

Est-ce la bonne route?

Indicateurs d'intégration
transport et environnement dans l'UE

TERM 2000

Document de synthèse



Cover design: Rolf Kuchling
Layout: Jedo Tech

Avis juridique

Les contenus du présent rapport ne reflètent pas nécessairement l'opinion officielle des Communautés Européennes ni d'autres institutions de la Communauté Européenne. Ni l'Agence européenne pour l'environnement ni les personnes ou sociétés qui agissent pour le compte de l'Agence ne pourront être tenues pour responsables de l'utilisation qui pourrait être faite des informations contenues dans ce rapport.

De nombreuses informations supplémentaires sur l'Union Européenne sont disponibles sur l'Internet. Pour y accéder, utiliser le serveur Europa (<http://europa.eu.int>).

© AEE, Copenhague, 2000

La reproduction est autorisée à condition de citer la source.

Printed in Belgium

Imprimé sur du papier recyclé et blanchi sans chlore.

Agence européenne pour l'environnement

Kongens Nytorv 6
DK-1050 Copenhague K
Tel: +45 33 36 1 00
Fax: +45 33 36 1 99
E-mail: eea@eea.eu.int

Preface

Un système de transports efficace et souple est une condition essentielle pour l'activité économique et la qualité de la vie. Les citoyens souhaitent une mobilité alliant commodité et faible coût pour pouvoir aller travailler, s'instruire et se distraire. Mais le système de transport qui a évolué au sein de l'UE pour satisfaire ces exigences menace l'environnement et la santé humaine, et va jusqu'à s'opposer ses propres objectifs ('trop de circulation tue la circulation').

La clé pour trouver un équilibre entre ces préoccupations apparemment contradictoires consiste à développer des politiques qui intègrent les préoccupations environnementales et la durabilité dans les décisions concernant la politique des transports. La durabilité pour le transport, comme pour d'autres secteurs, est désormais un objectif de l'UE, fixé par le Traité d'Amsterdam – et il est nécessaire d'accomplir des progrès.

'On ne peut pas gérer ce que l'on ne mesure pas'. Le succès des politiques intégrées actuelles et à venir pourra être jugé en identifiant des indicateurs clés qu'il sera possible de mesurer et de comparer avec des objectifs politiques concrets (évaluation des performances). C'est dans cette perspective que le TERM (Transport and Environment Reporting Mechanism – Bilan indiciaire sur les Transports et l'Environnement) a été établi.

Ceci est le premier rapport indiciaire TERM. Il a été conçu, pour aider l'UE et les États Membres à surveiller l'évolution de leurs stratégies d'intégration des transports, pour identifier les changements intervenus à certains points névralgiques des interventions politiques (comme les investissements, les outils économiques, la planification de l'espace et les infrastructures), et pour permettre de rendre compte des résultats. Il devrait servir de modèle à d'autres rapports indiciaires sectoriels dans le cadre de l'UE.

Le tableau qu'il brosse soulève des préoccupations graves. Certes, l'approche classique de réglementation de l'environnement avec l'établissement de normes sur les véhicules et les carburants a permis de réels progrès. Cependant, la plus grande partie de ces gains est rapidement dilapidée par la croissance des volumes du transport, en particulier du transport par voiture et par avion et par l'introduction de véhicules plus lourds et plus puissants. Sans oublier que, outre les problèmes d'environnement et de santé liés à

la pollution par la circulation, les accidents de la route continuent de nous faire payer un lourd tribut en morts et en blessés. De plus grands efforts sont donc nécessaires afin de découper le transport et la croissance économique. Pour cela, la politique doit changer, en particulier les politiques de transport essentiellement axées sur l'offre, ces dernières décennies (qui se concentraient surtout sur les infrastructures routières et sur l'offre automobile). Elles doivent prendre davantage en compte des politiques intégrées sur la demande pour améliorer l'accessibilité tout en limitant la croissance de la circulation motorisée. Pour ce faire, il faudra par exemple une planification mieux coordonnée de l'espace et des infrastructures, des prix justes et incitatifs, des télécommunications et une éducation du public. Pour atteindre les objectifs de Kyoto et les dépasser (il faudra réduire davantage encore les émissions de gaz à effet de serre), il est également essentiel de réduire considérablement l'utilisation de combustibles fossiles dans les transports. Cela serait doublement gagnant puisque nous résoudrions par la même occasion d'autres problèmes graves de pollution de l'air (pluies acides, pollution atmosphérique urbaine, eutrophisation).

Différents agents devront intervenir dans le processus d'intégration. L'efficacité du processus dépend de la coopération entre les décideurs politiques de l'UE, des états, des régions et des autorités locales (dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie, du développement régional et de l'aménagement du territoire). L'industrie, les opérateurs du secteur des transports et les usagers auront également leur rôle à jouer.

TERM est un processus à caractère participatif qui implique l'AEE, la Commission Européenne (DG Transports, DG environnement et Eurostat) et les États Membres, sur mandat du Conseil. Tout commentaire et tout retour des décideurs politiques et groupes d'intérêt seront les bienvenus. Cela nous aiderait à améliorer les indicateurs et à les adapter plus précisément aux exigences d'information des décideurs politiques et du public.

Je suis certain que ce rapport indiciaire TERM ainsi que les suivants contribueront à rendre le secteur des transports à la fois plus 'rentable au niveau écologique' ('plus de bien-être avec moins de 'consommation de nature') et plus responsable.



Domingo Jiménez-Beltrán
Directeur exécutif

Table des matières

Est-ce la bonne route?	6
31 indicateurs TERM pour répondre à 7 questions d'intégration	10
Question d'intégration 1: Les performances du secteur transport s'améliorent-elles en termes d'environnement?	12
Question d'intégration 2: Quels progrès sont-ils enregistrés dans la gestion de la demande de transport et dans la répartition entre les modes de transport?	15
Question d'intégration 3: La coordination entre 'aménagement du territoire et la planification des transports s'améliore-t-elle afin d'adapter la demande de transport aux nécessités d'accessibilité?	18
Question d'intégration 4: Sommes-nous en train d'optimiser l'utilisation des infrastructures de transport et de nous diriger vers un système de transport mieux équilibré entre les différents modes?	20
Question d'intégration 5: Allons-nous vers un système de prix plus juste et efficace, qui assure la couverture des coûts externes?	22
Question d'intégration 6: À quelle rapidité les technologies de pointe sont-elles exploitées et dans quelle mesure les véhicules sont-ils employés efficacement? ...	25
Question d'intégration 7: A vec quelle efficacité utilisons-nous les outils de gestion et de surveillance de l'environnement pour soutenir la politique et la prise de décision?	28
Priorités futures pour TERM	30

Est-ce la bonne route?

Le traité d'Amsterdam identifie l'intégration des politiques pour l'environnement et des politiques sectorielles comme la voie vers le développement durable. Lors du sommet du Conseil de l'Europe à Cardiff en 1998, il a été demandé à la Commission et aux ministres des transports de se concentrer sur le développement des stratégies de transport et d'environnement intégrées. En même temps, dans la ligne du travail accompli par l'Agence européenne pour l'environnement sur les indicateurs de transport et d'environnement, le Conseil associé transports et environnement a demandé à la Commission et l'AEE à établir un Bilan indiciaire sur les Transports et l'Environnement (TERM), qui permettra aux décideurs politiques de juger des progrès de leurs politiques d'intégration.

Cette analyse synthétise les résultats du premier rapport indiciaire TERM. Sept questions sont posées; elles sont fondamentales aux yeux des décideurs politiques de l'UE pour comprendre si les mesures et outils politiques agissent sur les interactions transport/environnement sur la vie d'un développement durable. (Cf. encadré 1).

Encadré 1: Sept questions clé pour l'intégration

1. Les performances du secteur transport s'améliorent-elles en termes d'environnement?
2. Quels progrès sont-ils enregistrés dans la gestion de la demande de transport et dans la répartition entre les modes de transport?
3. La coordination entre l'aménagement du territoire et la planification de l'espace et des transports s'améliore-t-elle afin d'adapter la demande de transport aux nécessités d'accessibilité?
4. Sommes-nous en train d'optimiser l'utilisation des infrastructures de transport et de nous diriger vers un système de transport mieux équilibré entre les différents modes?
5. Allons-nous vers un système de prix plus juste et efficace, qui assure la couverture des coûts externes?
6. À quelle rapidité les technologies de pointe sont-elles exploitées et dans quelle mesure les véhicules sont-ils employés efficacement?
7. Avec quelle efficacité utilisons-nous les outils de gestion et de surveillance de l'environnement pour supporter la politique et la prise de décision?

Récemment encore, le principal outil employé pour réduire les impacts environnementaux des transports était la réglementation environnementale, essentiellement à travers l'instauration de normes sur les véhicules et sur la qualité des carburants. Cette estimation indique que si ces approches 'fin de cycle' ont effectivement conduit à des progrès dans certains secteurs, leurs bénéfices sont souvent contrebalancés par une croissance du volume de transport et par l'utilisation de véhicules plus lourds et plus puissants. De ce fait, le transport est désormais l'un des principaux responsables de impacts environnementaux importants (changement de climat, acidification, pollution atmosphérique locale, perte de biodiversité et bruit). Les accidents de la circulation continuent de provoquer de nombreux morts, blessés et pertes matérielles, bien que des progrès significatifs aient été accomplis dans les dernières décennies.

Pour atteindre les objectifs environnementaux nationaux et internationaux, un effort politique accru est nécessaire, afin de réduire le lien entre la demande de transport et la croissance économique et de faire pencher la balance vers des modes de transport moins nocifs pour l'environnement. Pour ce faire, les ministères sectoriels (transport et planification), principaux responsables des 'forces motrices', devront entreprendre davantage d'actions préventives. Le Plan d'action 1995-2000 de la Politique commune des Transports (CTP) a déjà lancé des stratégies qui pourront aider à long terme à inverser des tendances défavorables, par exemple vers des prix justes et efficaces, une revitalisation des chemins de fer, une promotion du transport combiné et à faire le meilleur usage des infrastructures existantes. L'instauration de ces stratégies rencontre cependant de nombreuses difficultés, et leur application n'a pas encore entraîné de changement significatif dans les activités de transport. De plus, les concepts de gestion de la demande, d'accessibilité et de rendement écologique doivent être davantage appliqués dans les politiques de transport de l'UE. Bien que l'évaluation concerne essentiellement les développements UE, d'importantes leçons peuvent être dégagées en comparant les performances nationales, et cela peut fournir des informations intéressantes quant à l'efficacité des mesures politiques. Dans ce but, TERM sera employé comme outil d'analyse comparative.

8 Est-ce la bonne route?

Il y a plusieurs caractéristiques communes au niveau des États Membres. Par exemple, la demande de transport, la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ augmentent dans la plupart des pays. La répartition de moyens est de plus en plus déséquilibrée vers le transport routier et le transport aérien s'accroît rapidement, au détriment de modes plus respectueux de l'environnement. Il existe cependant des différences substantielles dans l'approche adoptée pour rechercher un système de transport qui réponde davantage aux préoccupations de durabilité. Par exemple, les pays Nordiques emploient plus volontiers les impôts, d'autres mécanismes de prix et la planification de l'emploi des terres que les pays du sud de l'Europe. Certains pays comme l'Autriche, le Danemark, la Finlande, les Pays-Bas et la Suède ont développé des plans d'action environnementaux et défini des objectifs pour le secteur des transports. D'autres pays ont également défini des conditions pour établir des évaluations stratégiques des incidences sur l'environnement de plusieurs politiques, plans et programmes de transport. Cela accroît l'intégration des préoccupations environnementales et assure l'implication des autorités environnementales et du public dans la prise de décision.

Tableau 1: évaluation qualitative des tendances des indicateurs clé

Question intégration	Indicateurs clés	Objectifs d'intégration	Evaluation des tendances des indicateurs															
			A	B	D	DK	E	F	FIN	GR	I	IRL	L	NL	P	S	UK	EU
1	Émissions de: CO ₂ COVNM NO _x	Remplir les objectifs internationaux de réduction d'émissions	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
			😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
			😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
2	Transport de passagers	Séparer l'activité économique de la demande de transport de passagers	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Accroître la part du rail, des transports en commun, de la marche et de la bicyclette	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
	Transport de marchandises	Séparer l'activité économique de la demande de transport de marchandises	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Accroître la part du rail, des voies d'eau fluviales et du transport maritime à courte distance	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
3	Longueur moyenne du trajet pour le travail, les courses, l'instruction et les loisirs	Améliorer l'accès aux services de base par des modes respectueux de l'environnement	?	?	😊	😊	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	
4	Investissements dans les infrastructures de transport	Donner la priorité au développement de systèmes de transport respectueux de l'environnement	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
5	Changements réels dans le prix du transport	Promouvoir les transports ferroviaires et en commun par une politique de prix	?	?	?	😊	?	?	😊	?	?	?	?	?	?	?	?	
		Degré d'internalisation des coûts externes (1)	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
6	Intensité d'énergie	Réduire l'utilisation d'énergie par unité de transport	?	?	😊	😊	?	😊	?	?	😊	?	?	😊	?	😊	?	
7	Instauration de stratégies intégrées de transport (1)	Intégrer les préoccupations sur l'environnement et la santé dans les stratégies de transport	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊

😊 développement positif (en direction de l'objectif);
 😊 développement positif mais insuffisant;
 😊 développement défavorable (très loin de l'objectif);
 ? données quantitatives non disponibles ou insuffisantes
 (1) pas de données historiques disponibles: l'évaluation reflète la situation actuelle et non pas une tendance

Cette évaluation est faite essentiellement sur la base des tendances des indicateurs. Du fait du délai inévitable entre le développement de la politique, son instauration et l'apparition d'effets dans les tendances, une tendance 'négative' ne signifie pas forcément qu'aucune action de politique positive ne s'exerce pour changer ces paramètres. Le suivi de ces indicateurs clés est la première étape vers une gestion actuelle et future des mesures politiques. Par exemple, le suivi des prix à l'utilisateur, comme au Royaume-Uni et au Danemark, est essentiel pour gérer des mesures visant à promouvoir un prix juste et efficace.

31 indicateurs TERM pour répondre à 7 questions d'intégration

Le principal résultat de TERM sera une série de rapports indiciaires réguliers, qui permettra de suivre l'efficacité des stratégies d'intégration du transport et de l'environnement. Le Tableau 2 fournit une vue d'ensemble des indicateurs qui forment le coeur de TERM. La liste en a été développée après avoir consulté divers services de la Commission, des experts nationaux, d'autres organismes et les chercheurs internationaux. Les indicateurs ont été sélectionnés et regroupés pour répondre aux sept questions clés dont la liste se trouve dans l'encadré 1.

Les indicateurs couvrent tous les principaux aspects du système transport et environnement (forces motrices, **P**ressions, **É**tat de l'environnement, **I**mpacts, et **R**éponses de la société – ce que l'on appelle le cadre DPSIR) et comprennent les indicateurs de rendement écologique.

La liste actuelle est une vision à long terme de 'liste idéale' et certains des indicateurs proposés n'ont pas pu être quantifiés pour l'heure. Lorsque les données disponibles étaient insuffisantes pour faire une analyse UE 15, des exemples nationaux ou des indicateurs de remplacement ont été utilisés.

Les sections ci-après résument les résultats du premier rapport TERM. Certains indicateurs-clé sont présentés pour illustrer les principales tendances dans chaque secteur de politique. Le Tableau 1 fournit une évaluation qualitative des tendances des indicateurs pour certains 'objectifs intégration'. Des objectifs quantitatifs internationaux (comme les objectifs de Kyoto sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre) ont été utilisés pour évaluer la tendance de l'indicateur lorsque c'était possible. Pour divers indicateurs, des objectifs UE ou nationaux doivent encore être développés et des 'objectifs intégration' plus qualitatifs ont alors été employés.

Les données à la base des indicateurs se trouvent dans le Compendium statistique d'Eurostat sur les transports et l'environnement, publié parallèlement au présent rapport.

Les transports sont l'une des principales sources de CO₂, dont les émissions ont augmenté de 40% depuis 1985 du fait de la croissance des volumes de circulation et de la croissance afférente

Tableau 2: Liste d'indicateurs envisagée pour TERM (indicateurs clés en BOLD)

Groupe	Indicateurs	Position de DPSIR	Quand	Qualité des données
Performance Transport et Environnement				
Conséquences du transport sur l'environnement	1. Consommation finale et primaire d'énergie par les transports et part du total (fossile, nucléaire, renouvelable) par mode de transport	D	++	+
	2. Émissions des transport et part des émissions totales de CO₂, NO_x, COVNM, PM₁₀, SO_x par mode	P	++	+
	3. Non respect des objectifs de qualité de l'air	S	++	+
	4. Exposition au bruit de la circulation et nuisances	S et I	-	-
	5. Influence des infrastructures sur les écosystèmes et habitats ('fragmentation') et proximité d'infrastructures de transport des zones protégées	P et S	-	-
	6. Consommation d'espace par les infrastructures de transport	P	+	+
	7. Nombre d'accidents de transport, morts, blessés, accidents polluants (terre, air et mer)	I	++	-
Demande et intensité des transports	8. Transport de passagers (par mode et par usage): · nombre total de passagers · kilométrage total passagers · passager-km - par personne · passager-km - par PNB	D	++	-
	9. Transport de marchandises (par mode et par catégorie de produits) · tonnes totales · tonne-km total · tonne-km par personne · tonne-km par PNB	D	++	+
	Déterminants du Système Transport/Environnement			
	10. Temps moyen de trajet par passager et longueur par mode, but (travail, achats, loisirs) et territoire (urbain/rural)	D	-	-
Aménagement du territoire et accessibilité	11. Accès aux services de transport, par ex.: · nombre de véhicules à moteur par foyer · % de personnes d'un site ayant accès à un mode de transport en commun	D	-	-
	12. Capacité des réseaux infrastructures de transport, par mode et par type d'infrastructure (autoroute, route nationale, route municipale etc.)	D	-	-
Offre de transport	13. Investissements en infrastructure/par tête et par mode	D et R	++	+
	14. Changement réel dans le prix du transport passager par mode	R	-	-
Signaux de prix	15. Prix et taxes sur le carburant	D	++	+
	16. Taxes et impôts sur les transports	R	-	-
	17. Subventions	R	-	-
	18. Dépense pour la mobilité personnelle par personne par catégorie de revenus	D	+	-
	19. Proportion de coûts d'infrastructures (y compris les coûts d'encombrement) couverts par le prix	R	-	-
Technologie et efficacité d'utilisation	20. Rendement énergétique global pour le transport passager et marchandises (par passager-km et par tonne-km et par mode)	P/D	-	-
	21. Émissions par passager-km et émissions par tonne-km pour CO ₂ , NO _x , COVNM, PM ₁₀ , SO _x par mode	P/D	-	-
	22. Taux d'occupation des véhicules par les passagers	D	-	-
	23. Facteurs de chargement pour le transport de marchandises sur route (VCB, VCÉ)	D	+	-
	24. Progression des carburants propres (essence sans plomb, électricité, essences alternatives) et nombre de véhicules à alimentation alternative	D	++	+
	25. Taille du parc véhicules et âge moyen	D	-	+
	26. Proportion du parc automobile respectant certaines normes d'émission d'air et de bruit (par mode)	D	-	-
Intégration gestion	27. Nombre d'États Membres qui appliquent une stratégie de transport intégrée	R	+	-
	28. Nombre d'États Membres avec un système de suivi national sur le transport et l'environnement	R	+	+
	29. Progression de l'évaluation environnementale stratégique dans le secteur des transports	R	-	-
	30. Progression des systèmes de gestion environnementale utilisés dans les sociétés de transport	R	-	-
	31. Prise de conscience et comportement du public	R	-	-

D = Conducteur, P = Pression (environnementale), S = État de l'environnement, I = Impact, R = Réponse

Quand: ++ maintenant; + tôt, un certain travail nécessaire; - beaucoup de travail nécessaire; - - situation pas claire.

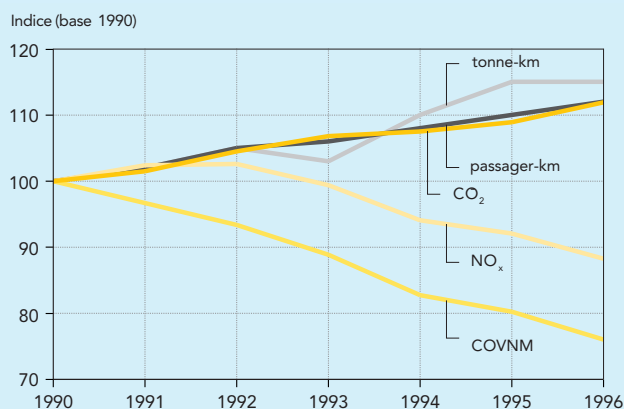
Qualité: ++ complète, fiable, harmonisée; + incomplète; - non fiable /non harmonisée; - - problèmes graves

Question d'intégration 1: Les performances du secteur transport s'améliorent-elles en termes d'environnement?

Indicateur clé: Émissions des transports (UE)

La croissance des émissions de CO₂ dues aux transports risque d'empêcher l'UE d'atteindre les objectifs fixés par le Protocole de Kyoto. Depuis le début des années 1990, les réglementations environnementales sur les émissions ont amené une diminution des émissions de NO_x et de COVNM, mais ces gains d'efficacité technologique ont été partiellement rendus vains par la croissance du volume des transports et par l'utilisation de véhicules plus lourds et plus puissants.

Source: AEE / CET-AE / Eurostat



en consommation d'énergie (fossile). Les progrès vers un rendement énergétique plus élevé sont restés modestes. Pour 2010, les émissions devraient s'accroître encore de 30% : il apparaît donc peu probable que l'UE puisse maintenir ses objectifs de Kyoto d'une réduction de 6-8% des émissions de gaz à effet de serre pour 2008-2012.

Depuis le début des années 1990, les émissions de COVNM et de NO_x ont diminué. Cela démontre que les réglementations environnementales, et en particulier la restriction des normes d'émissions des véhicules ont, dans une certaine mesure, porté leurs fruits. Cependant, la demande croissante de transports a rendu les progrès technologiques partiellement inefficaces. Dans

l'ensemble, dans d'autres secteurs des réductions d'émission plus considérables ont été réalisées, et de ce fait la part des transports sur le total des émissions s'est accrue. Les transports devraient continuer d'être un facteur principal des problèmes d'acidification et de la qualité de l'air.

Le programme Auto-oil est un outil important qui permet à la Communauté d'affronter les problèmes de qualité de l'air dus au transport routier. Bien que la qualité de l'air se soit améliorée dans les dernières décennies (en particulier dans les grandes villes), presque tous les habitants des villes subissent les dépassements des limites de qualité de l'air urbain. Chaque été, des dépassements des limites pour l'ozone se produisent sur la plus grande partie de l'Europe.

Le bruit des transports est un problème urbain réel, mais il manque encore des informations et des données harmonisées sur les pays. Le progrès technique et la réglementation sur les niveaux de bruit maximum ont conduit à des réductions de 85-90% du bruit des voitures particulières et des camions depuis les années 1970. De même, le bruit provoqué par les avions modernes a été réduit par un facteur de neuf par rapport à la flotte aérienne des années 1970. Le problème du bruit de la circulation demeure néanmoins du fait que les volumes de transport ont doublé sur la même période et que la vitesse de circulation a augmenté. Plus de 30% de la population de l'UE est exposée à des niveaux de bruit de circulation élevés, environ 10% à des niveaux de bruits élevés dus au chemin de fer et un chiffre vraisemblablement égal au bruit des avions. La Politique Communautaire du Bruit en cours d'élaboration établira un cadre législatif et des objectifs qui devraient mener à une harmonisation des données et des indicateurs dans toute l'UE.

Les infrastructures de transport couvrent 1,2% du total du sol UE, les infrastructures routières étant de loin le plus grand consommateur de terre (93%). Entre 1990 et 1996, 10 hectares de terres en moyenne ont été consacrés chaque jour à la construction de nouvelles autoroutes. Les infrastructures de la route et du rail prennent les terrains principalement à l'agriculture, mais aussi à des zones construites, à des forêts, des habitats semi-naturels et des zones marécageuses. L'infrastructure linéaire peut constituer une barrière importante qui sépare des communautés biologiques. Les infrastructures de transport constituent également une menace considérable pour la conservation de la nature de par la fragmentation et le dérangement des habitats aussi que par la mise sous pression des zones désignées pour la protection de la nature. Déjà, 65% des zones pour les Espèces d'Oiseaux Protégées et Ramsar (zones

14 Est-ce la bonne route?

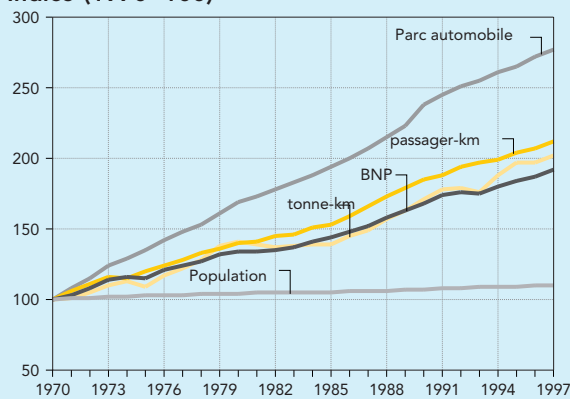
marécageuses) sont à proximité d'infrastructures importantes. Bien que les évaluations de l'impact sur l'environnement soient effectuées habituellement pour la construction de grandes infrastructures, il est rare que des itinéraires alternatifs soient proposés; il est courant d'assister au non-respect des zones désignées pour la protection de la nature.

L'établissement de normes techniques de sécurité et de limitations de vitesse a contribué à réduire les accidents: les morts de la route ont diminué de 40% entre 1970 et 1996. Les Pays-Bas, la Finlande et la Suède ont connu la réduction la plus considérable ; en revanche le nombre de morts de la route a augmenté en Grèce, en Espagne et au Portugal (où l'augmentation des volumes de transports de passagers a été la plus rapide). Cette tendance favorable a néanmoins ralenti au cours des dernières années et avec des milliers de morts chaque année (44 000 en 1996), et presque 40 fois autant de blessés, sans oublier des dégâts matériels considérables, la circulation routière pèse toujours lourdement sur la société. Des efforts significatifs seront nécessaires pour atteindre l'objectif du Programme d'action communautaire en matière de sécurité routière pour 2010, c'est-à-dire réduire le nombre annuel de morts de la route de 18 000 unités au moins par rapport au niveau actuel.

Question d'intégration 2: Quels progrès sont-ils enregistrés dans la gestion de la demande de transport et dans la répartition entre les modes de transport?

Indicateur clé: Demande de transport de passagers et de marchandises (UE 15)

Indice (1970=100)



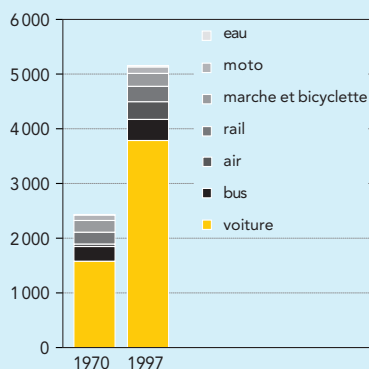
La demande de transport de passagers et de marchandises devance aussi bien la croissance économique que la croissance démographique. La voiture particulière a pris la tête du peloton.

Pendant les dernières décennies, le transport routier et l'aviation ont pris de plus en plus d'importance par rapport aux autres modes.

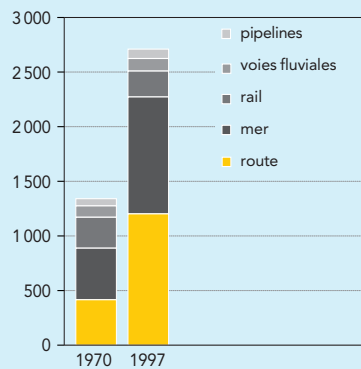
Source: Eurostat, DG Transport

Indicateur clé: Demande de transport de passagers et de marchandises et répartition par modalité (UE 15)

Transport de passagers
Milliards passager-km



Transport de marchandises
Milliards tonne-km



Source: Eurostat, DG Transport

16 Est-ce la bonne route?

Les volumes de transport sont les forces motrices essentielles qui influent sur les impacts environnementaux du secteur. La demande de transport dans l'UE est fortement liée à l'activité économique. En conséquence, le transport des passagers et des marchandises a plus que doublé au cours des 25 dernières années, la croissance la plus forte étant pour l'air et la route (en particulier les autoroutes). Réduire le lien entre la croissance économique et la demande de transport est donc l'un des principaux objectifs de la CTP. Cependant dans certains pays les politiques de gestion de la demande de transport sont tout juste en train de naître.

Des stratégies visant à améliorer la répartition des modes de transport sont en cours de développement au sein de la CTP mais s'avèrent difficiles à instaurer. Les effets des politiques actuelles pour la promotion du rail, des voies d'eau fluviales et des transports en commun ne se font pas encore sentir dans les tendances actuelles de la répartition.

S'agissant du transport de passagers, les dernières décennies ont connu une évolution impressionnante vers la voiture particulière ; la part du transport par voiture a augmenté de 65 à 74% entre 1970 et 1997. La part de l'aviation, qui est toujours le transport dont le rendement énergétique est le moindre, a crû de 2 à 6,7%. La part du rail en revanche, est passée de 10,1 à 5,8%, et la marche et le cyclisme ont subi une forte baisse. De plus, 50% des trajets en voiture couvrent moins de 6 km – distance sur laquelle la bicyclette est souvent plus rapide que la voiture (en ville) ; 10% des trajets couvrent moins d'1 km – une distance idéale pour la marche.

La possession de voiture, qui est également étroitement liée à la croissance économique, est un facteur important. Le parc automobile de l'UE a augmenté de 150% depuis 1970, ce qui amène la possession de véhicules à une moyenne de 454 pour 1000 habitants. Alors que les niveaux de saturation pourraient être bientôt atteints dans certains pays, ailleurs la possession de voitures est encore en cours de croissance. La baisse des densités d'habitation a également contribué à l'augmentation du transport de passagers. Diverses initiatives comme le covoiturage apparaissent actuellement pour contrecarrer cette tendance, mais elles ont pour l'instant un impact limité.

Le transport de marchandises utilise également de plus en plus la route: les camions réalisent désormais 45% du transport total de marchandises (contre 30% en 1970). La globalisation de l'économie et la libéralisation du marché intérieur ont augmenté

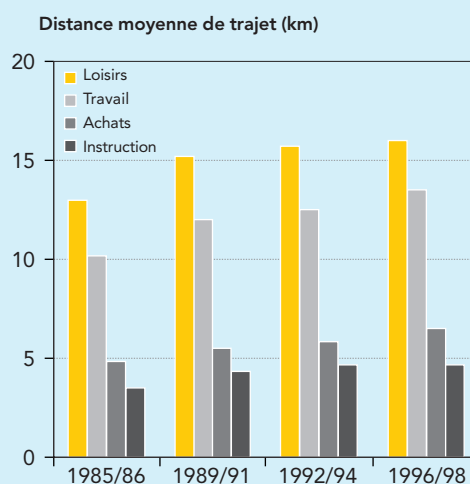
les distances entre l'extraction du matériau, la production (et le recyclage) des produits et le consommateur final. Il en résulte que les marchandises sont transportées davantage et plus loin. Les changements des systèmes de production et de fourniture, les distances croissantes et les facteurs de faible chargement (les voyages à vide représentent encore environ 30% du kilométrage total) ont eu pour résultat de doubler le kilométrage de transport de marchandises entre 1970 et 1997. La croissance annuelle la plus importante s'est opérée sur la route (4% en moyenne) et sur la navigation maritime à courte distance (3%). Si d'un côté les plans d'action de la Communauté pour le transport de marchandises ont réussi à obtenir de meilleures performances de la navigation maritime à courte distance, ils n'ont pas encore réussi à inverser la tendance négative que connaissent le chemin de fer et le réseau fluvial. Le concept des livraisons 'juste à temps' a largement influencé les tendances : elles requièrent en effet une flexibilité et une fiabilité que le rail et l'eau ne peuvent pas offrir, mais elles font jouer aux routes le rôle de grands entrepôts.

Question d'intégration 3: La coordination entre l'aménagement du territoire et la planification des transports s'améliore-t-elle afin d'adapter la demande de transport aux nécessités d'accessibilité?

Indicateur clé: Longueur moyenne des trajets par usage (Grande Bretagne)

Les données de plusieurs pays indiquent que les personnes doivent parcourir des trajets de plus en plus longs pour accéder aux services de base comme les achats, le travail et l'instruction.

Source: Département de l'Environnement, le Transport et les Régions (1999)



L'évolution des modèles spatiaux (par exemple l'extension urbaine) a entraîné une augmentation aussi bien de la longueur des trajets que de leur nombre. Le bien-être croissant n'incite pas seulement les personnes à s'installer dans des zones suburbaines plus spacieuses, mais conduit également à l'abandon des centres ville et accroît la demande de transport. Les commerces se trouvent de plus en plus souvent dans des zones d'activité hors de la ville, souvent avec de vastes parkings mais mal desservis par les transports en commun. Les industries s'implantent à proximité des raccordements autoroutiers. La diminution de la quantité, de la qualité et de la fiabilité des transports en commun, la croissance de la possession de voitures, l'orientation des

investissements vers les infrastructures routières et les changements dans les comportements de voyage, sont autant de facteurs qui ont pour résultat une dépendance de plus en plus grande vis-à-vis du transport routier.

La plupart des politiques de transport visent à améliorer la mobilité en augmentant l'offre et la qualité des infrastructures de transport, en particulier les infrastructures routières. Les recherches menées au niveau national montrent cependant qu'une disponibilité accrue du transport routier n'a pas toujours eu pour résultat une augmentation comparable (et équitable) de l'accessibilité aux services et activités de base (achats, travail, loisirs et instruction). Au Royaume-Uni par exemple, 30% des foyers dépourvus de voiture éprouvent de plus en plus de difficultés à accéder aux services de base. L'encombrement croissant de la circulation (sur les routes et aéroports) entrave de plus en plus souvent l'accès aux villes. Les embouteillages obligent les gens à passer de plus en plus de temps sur le trajet du travail et entraînent des retards coûteux dans les livraisons.

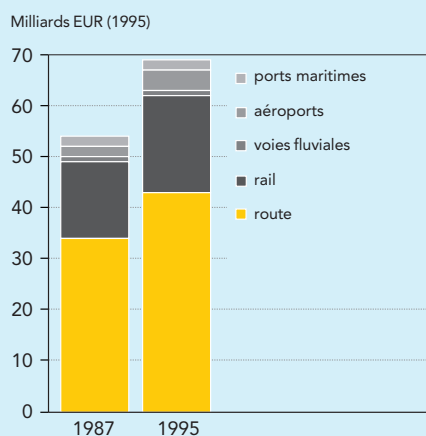
La stratégie d'aménagement du territoire peut être utilisée efficacement pour influencer les besoins de trajet et les modèles, mais peu d'intérêt lui a été accordé par les décideurs politiques et les planificateurs des transports au cours des dernières décennies. Depuis le début des années 1990, cette approche connaît toutefois un regain d'intérêt. Certains pays (et certaines villes) ont pris des initiatives pour mieux coordonner la planification régionale, urbaine et des transports afin d'améliorer l'accessibilité tout en réduisant la demande de transport par voiture, par exemple à travers un mélange de fonctions urbaines, de zonage, de politiques de parkings et de meilleurs transports en commun. Des initiatives et des échanges d'informations de la Commission tels le Réseau des villes sans voitures, le Service d'Information Européen sur le Transport Local et les bases de données sur la Gestion Urbaine et la Durabilité contribuent à diffuser de bonnes pratiques.

Question d'intégration 4: Sommes-nous en train d'optimiser l'utilisation des infrastructures de transport et de nous diriger vers un système de transport mieux équilibré entre les différents modes?

Indicateur clé: Investissements dans les infrastructures de transports en milliards d'EUR (UE)

La distribution des investissements favorise le développement des infrastructures routières.

Source: CEMT, 1999



Les politiques des transports se sont souvent focalisées sur l'extension des infrastructures, en particulier des routes, en réponse à une demande croissante. Bien que le chemin de fer bénéficie relativement de plus d'investissement, compte tenu des besoins qu'il contribue à satisfaire, cela n'a pas suffi à contrebalancer la réduction progressive de l'offre, de la qualité et de la fiabilité (et donc de l'utilisation) des chemins de fer.

Si la longueur des infrastructures est simplement une mesure de remplacement de la capacité, l'augmentation croissante de la longueur des infrastructures routières depuis 1970 indique que la capacité de la route a été étendue au détriment du rail et du réseau fluvial. Depuis 1970 en effet, la longueur des autoroutes a crû de plus de 50% alors que celle des lignes de chemins de fer traditionnelles et des voies d'eau fluviales a diminué d'environ 8%. En revanche, un résultat plus encourageant, l'extension des infrastructures pour les trains à grande vitesse devrait accroître de manière significative la capacité du système ferroviaire.

Mais l'augmentation de la capacité des infrastructures de transport entraîne davantage de transports et donc plus de demande d'infrastructures. L'expérience a montré que les nouvelles infrastructures de transport ne sont pas une solution durable aux problèmes d'encombrement du trafic (par exemple sur les routes et pour les aéroports), mais ont simplement tendance à déplacer le problème dans l'espace et dans le temps.

La télématique sert de plus en plus à orienter les flux de circulation et à optimiser l'usage des infrastructures existantes, mais là encore, les bénéfices sont généralement annulés en quelques années par la croissance des volumes de circulation. Ce cercle vicieux ne peut être rompu que si l'offre d'infrastructures s'accompagne de mesures appropriées de gestion de la demande, mais cette approche ne gagne que lentement du terrain au niveau politique national et international.

A travers le développement du Réseau transeuropéen de Transport (RTE), la Communauté tente de corriger les investissements pour les projets de grandes infrastructures, et en particulier de revitaliser le chemin de fer et le transport combiné. On prévoit que l'investissement RTE (qui devrait dépasser les 400 milliards EUR d'ici 2010) sera réparti à 60% pour le rail et 30% pour les autoroutes, l'investissement du chemin de fer étant essentiellement consacré au réseau à grande vitesse. Toutefois, la mise en place du programme routier RTE prévu est largement en avance sur le développement du chemin de fer à grande vitesse et les fonds fournis par la Communauté et les banques internationales (comme la Banque européenne d'investissement) ne reflètent pas encore cette répartition par modes. Si aucune mesure de gestion de la demande n'est introduite, il est prévisible que le RTE aura pour effet de provoquer une demande de transport supplémentaire, qui pourrait annuler tout bénéfice obtenu du changement de la répartition par modes.

En association avec d'autres mesures, les investissements en infrastructures pourraient réussir à améliorer les transports en commun et à améliorer la circulation dans les villes (par ex. avec les ronds-points qui rendent la circulation plus fluide et plus sûre). L'amélioration des dispositifs d'échange intermodaux (comme les gares dans les aéroports, les parkings de dissuasion, les correspondances intermodales) pourraient également améliorer l'équilibre. Des efforts considérables ont été accomplis dans les années 1990 par certains États Membres pour améliorer la qualité des transports en commun (par exemple de nouveaux systèmes de tramway et de métro léger, des progrès dans les services de chemin de fer locaux et des formes souples de transports en commun), mais cela n'a pas encore eu pour résultat de détourner une part importante de la circulation routière.

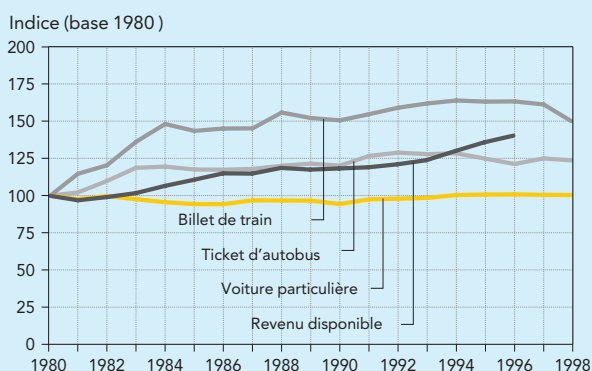
Question d'intégration 5: Allons-nous vers un système de prix plus juste et efficace, qui assure la couverture des coûts externes?

Indicateur clé: Changements réels des prix des transports

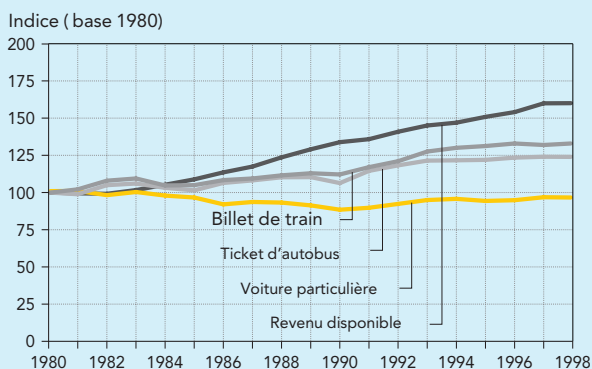
Les systèmes de prix actuels encouragent l'utilisation de la voiture particulière par rapport aux transports en commun. La voiture particulière est bien moins chère par rapport au revenu disponible et au transport en commun qu'il y a 20 ans.

Moins de la moitié des coûts environnementaux et des accidents pour les transports par route et par rail (estimés à quelques 4% du PNB de l'UE) sont 'internalisés' avec les taxes et impôts que les gens payent pour ces services.

Danemark



Royaume-Uni



Sources: Statistiques Danemark; Département de l'Environnement, le Transport et les Régions, Royaume-Uni (1999), Eurostat

La stratégie de prix juste et efficace de la Commission devrait, à long terme, faire en sorte que tous les coûts externes de transport (environnementaux et autres) soient couverts par le prix payé par l'utilisateur. L'amélioration de la taxation et des impositions du transport est l'élément clé de cette stratégie. Celle-ci s'avère néanmoins fort difficile à instaurer.

L'évolution de la demande de transport et de la répartition modale peut s'expliquer en partie par des changements dans les *prix* des transports. Faute de données suffisantes, il ne peut y avoir d'évaluation UE de cet indicateur. Cependant, les données concernant le Royaume-Uni et le Danemark montrent que le coût réel total du transport par automobile (y compris l'achat, l'entretien, l'assurance, les taxes et le carburant) reste à peu près constant depuis les années 1980. De plus, le coût 'marginal' perçu (c'est à dire le prix réel du carburant), qui gouverne souvent la décision sur l'usage de la voiture, a baissé dans certains pays. En contraste avec cette tendance, les *coûts* des transports en commun ont augmenté bien plus vite que les coûts du transport par voiture et que les revenus disponibles. Bien entendu tout ceci a pour résultat des prix qui encouragent l'usage de la voiture particulière au détriment des transports en commun.

Le prix du carburant diffère de manière importante d'un État Membre à l'autre, certains pays connaissant une tendance à la hausse et d'autres à la baisse. L'essence avec plomb coûtait de 4 à 17% plus cher que l'essence sans plomb en 1998 et était jusqu'à 57% plus chère que le gasoil. Les prix les plus élevés pour l'essence sans plomb, toujours en 1998, se trouvaient en Finlande, en Suède et en Italie, les moins chers au Luxembourg, en Grèce et au Portugal. Il en va de même pour les prix du gasoil (avec le Royaume-Uni dans le groupe des prix élevés). Les *taxes* sur le carburant forment de 70 à 80% du prix total sur l'essence sans plomb et de 60 à 80% du prix pour le gasoil. Le Luxembourg, le Portugal, l'Irlande, l'Espagne et la Grèce ont les taxes les moins lourdes sur l'essence (moins de 70%), la France et le Royaume-Uni les plus élevées (autour de 80%).

Dans de nombreux pays, les taxes sur le carburant sont complétées par d'autres taxes et impôts sur les transports (les péages des routes et ponts, l'Eurovignette, les taxes sur l'immatriculation des véhicules). Un autre aspect important pour les politiques d'internalisation est le rôle des subventions au transport. Cependant on ne dispose pas de données complètes et harmonisées sur les subventions et sur les taxes et impôts (hors carburant) et une évaluation UE de ces indicateurs demandera davantage de travail.

24 Est-ce la bonne route?

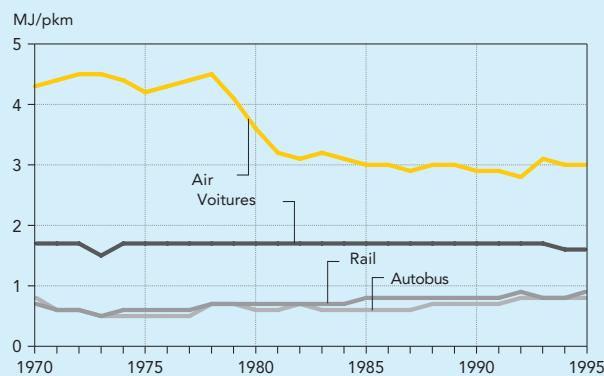
Les coûts externes du transport par route et par chemin de fer dans l'UE dus aux nuisances environnementales (bruit, pollution atmosphérique locale et changement du climat) et par les accidents sont estimés à environ 4% du PNB. Sans compter les coûts d'usure des infrastructures, les encombrements et un certain nombre d'autres problèmes qui sont difficiles à quantifier. L'un des objectifs principaux de la stratégie UE de prix juste et efficace est d'internaliser tous les coûts externes (sur la base du principe 'usager payeur'). Toutefois, l'établissement de prix de marchés corrects est compliqué par les difficultés inhérentes au calcul des coûts externes et parce que l'élasticité par rapport aux prix est peu comprise.

Bien que les chiffres soient incertains du fait des problèmes méthodologiques et de données, l'internalisation actuelle des coûts environnementaux et d'infrastructure n'atteint que 30% environ pour la route et 39% pour le chemin de fer. Cela signifie que les revenus des transports (par les taxes et impôts correspondants) ne couvrent pas encore tous les coûts externes. Les taux de recouvrement les plus élevés se trouvent en France, en Autriche, au Danemark et en Espagne.

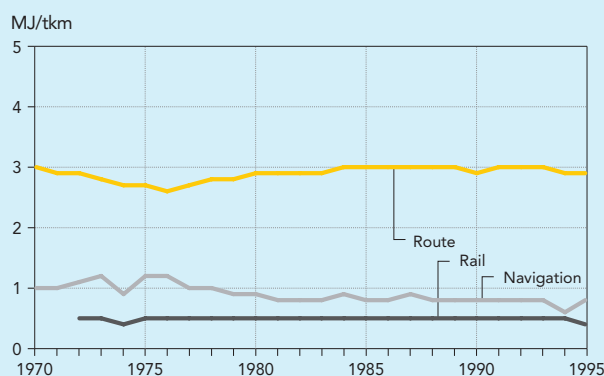
Question d'intégration 6: À quelle rapidité les technologies de pointe sont-elles exploitées et dans quelle mesure les véhicules sont-ils employés efficacement?

Indicateur clé: Intensité énergétique du transport de passagers et de marchandises (8 pays UE)

Transport de passagers



Transport de marchandises



L'intensité énergétique du transport passagers et marchandises n'a pas ou peu progressé au cours des dix dernières années. Les progrès technologiques ont rendu les véhicules moins consommateurs en de carburant mais la proportion croissante de véhicules plus lourds et plus puissants, ainsi que les faibles taux d'occupation et de chargement des véhicules suppriment ces gains.

Source: Études Énergétiques Internationales, Lawrence Berkeley Laboratory, d'après des sources nationales reconnues

L'intensité énergétique et les émissions spécifiques du secteur des transports (consommation d'énergie et émissions par unité de transport) sont déterminées par les caractéristiques technologiques et par l'usage du parc de véhicules (taux d'occupation, facteur de chargement et comportement de conduite).

L'intensité énergétique du transport de passagers et de marchandises a peu ou pas accompli de progrès au cours des dix dernières années. Les progrès technologiques ont rendu les moteurs moins avides d'essence mais la pénétration croissante de véhicules plus lourds et plus puissants, ainsi que la baisse des taux d'occupation et des facteurs de chargement ont contrebalancé ces gains. Les accords volontaires conclus avec le secteur automobile pour réduire les émissions moyennes de CO₂ dans les nouvelles voitures devraient améliorer la situation, et les progrès dans l'instauration de ces accords devraient être suivis de près.

L'introduction en 1992-93 de normes sur les émissions des voitures (qui ont imposé les pots catalytiques) et de normes similaires pour les camions ont eu pour effet des réductions significatives des émissions de NO_x et de COVNM dans certains pays. Selon les données disponibles pour l'Autriche et pour les Pays-Bas, les émissions de NO_x et de COVNM par passager-km et par tonne-km ont sensiblement diminué aussi bien pour la route que pour le rail et le transport aérien. Cependant, les bénéfices en ont été partiellement annulés par la croissance de la demande de transports. De plus, seulement 48% des voitures à essence de l'UE sont déjà équipées d'un pot catalytique, ce pourcentage variant amplement d'un pays à l'autre. Une recherche récente a confirmé que les émissions spécifiques augmentent systématiquement avec l'augmentation du kilométrage des véhicules et qu'il existe de larges écarts entre les mesures des émissions en test et les mesures sur route. Cette donnée souligne l'importance d'instaurer des programmes de maintenance réguliers.

La suppression progressive de l'essence avec plomb a remporté un succès éclatant. La part de marché de l'essence sans plomb a atteint les 75% grâce à l'emploi d'outils comme les taxes et les normes technologiques (pots catalytiques). L'essence avec plomb devrait avoir presque complètement disparu en 2005. Malgré les efforts de l'UE pour promouvoir les sources énergétiques alternatives (électricité, gaz naturel, piles à combustible) et renouvelables (biocarburants) pour les transports, celles-ci n'ont encore qu'une pénétration modeste.

Le ralentissement du taux de renouvellement du parc de véhicules de l'UE a porté l'âge moyen du parc de six à sept ans entre 1980 et 1997, avec en conséquence un ralentissement du taux de pénétration des technologies les plus modernes. La Grèce, le Portugal, la Finlande et la Suède possèdent le plus vieux parc, alors que c'est au Luxembourg, en Irlande et en Belgique que le taux de renouvellement est le plus rapide. L'âge moyen élevé au Portugal, en Grèce, en Suède et en Finlande est lié aux impôts qui pèsent lourdement sur les véhicules et aux conditions économiques de ces pays.

Plusieurs États Membres (Grèce, Danemark, Espagne, France, Irlande et Italie) ont introduit des programmes de mise au rebut des vieilles voitures au cours des années 1990. Bien entendu, ces programmes ne produisent d'effet bénéfique sur l'environnement que si les nouveaux véhicules possèdent des taux d'émission nettement moindres que les vieux modèles et si l'impact écologique de la construction des voitures et des processus de mise au rebut est réduit. C'est l'objectif de la Directive proposée pour les véhicules en fin de vie.

Les politiques UE (comme le programme Auto-oil) se concentrent actuellement surtout sur la technologie et sur la qualité du carburant pour améliorer le rendement. D'autres initiatives concernent les incitations à la mise au rebut pour les voitures anciennes et des accords volontaires avec les constructeurs automobiles à propos des émissions de CO₂. Ces mesures doivent être associées à d'autres pour influencer les comportements d'achat et de conduite (information du consommateur, programmes de formation des conducteurs, gestion de l'environnement et audits pour les sociétés, système de covoiturage).

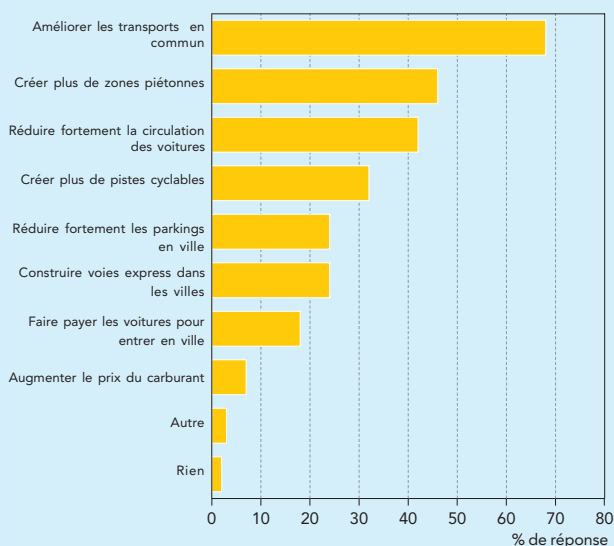
Question d'intégration 7: Avec quelle efficacité utilisons-nous les outils de gestion et de surveillance de l'environnement pour soutenir la politique et la prise de décision?

Indicateur clé: Opinion publique quant aux solutions des problèmes des transports (échantillon représentatif de 16 000 citoyens UE)

L'opinion publique préconise des progrès dans les transports en commun, des parcours cyclables et piétons et des restrictions pour les voitures dans certaines zones. L'utilisation de mesures sur les prix est beaucoup moins acceptable par l'opinion publique. En outre, les personnes n'établissent pas toujours de rapport avec leur propre comportement.

Source:
Eurobaromètre, 1999

À votre avis: laquelle de ces mesures serait la plus efficace pour résoudre les problèmes environnementaux liés à la circulation urbaine?



Quelques États Membres sont déjà en train d'appliquer des stratégies intégrées de transport et environnement. Huit pays développent des stratégies de ce type, mais dans la plupart des cas il faut encore qu'elles soient complètement adoptées, financées et appliquées. Seules l'Autriche et la Finlande ont déjà établi un rapport indiciaire dans la lignée du TERM. La Suède prévoit de faire de même. L'accord de Cardiff devrait donner un élan plus important aux rapports sur les progrès de l'intégration au niveau

sectoriel. Le TERM pourrait être utilisé comme modèle commun pour les rapports sur les activités nationales, et sera étroitement coordonné avec ceux-ci.

On assiste à un accroissement du consensus international sur le fait que l'Évaluation Stratégique des incidences sur l'environnement (ESIE) est un outil essentiel pour intégrer les considérations environnementales dans les politiques et les plans nationaux/régionaux et locaux pour les transports (et les espaces occupés). L'ESIE contribuerait également à assurer que les autorités environnementales et le public soient pleinement impliqués dans le processus de prise de décision. L'utilisation d'ESIE dans le secteur des transports commence dans plusieurs pays. Toutefois, les liens entre ESIE et la prise de décision sont généralement fort réduits, du fait que le cadre ESIE est souvent lent et les barrières institutionnelles gênent son acceptation. Au niveau des entreprises, le secteur des transports adopte de plus en plus des systèmes de gestion environnementale (en particulier ISO 14001 et EMAS) comme un moyen rentable pour améliorer les performances environnementales.

Pas moins de 45% des citoyens UE voient un grave problème pour leur environnement local dans la circulation routière, 40% s'inquiètent de la pollution atmosphérique et 30% du bruit. Les progrès réalisés dans les transports en commun et les parcours cyclables et piétons associés aux restrictions pour les voitures dans certaines zones sont vus comme les solutions les plus efficaces. Le public semble peu disposé à accepter les mesures sur les prix pour améliorer la situation. Les personnes ont tendance à estimer qu'il appartient aux autorités locales, régionales et nationales (et dans une moindre mesure, UE) de résoudre les problèmes actuels; la relation avec les comportements individuels n'est pas pleinement établie.

Priorités futures pour TERM

Le TERM a été conçu comme un processus continu ; les données et les méthodes seront améliorées au fur et à mesure de son développement.

Le manque de données a imposé des limites à ce premier rapport TERM. Certains des indicateurs proposés ne peuvent pas encore être quantifiés (il a fallu utiliser des indicateurs de remplacement), tandis que d'autres ont pu être présentés uniquement pour un nombre réduit de pays. Il faudra également améliorer les données et les méthodes pour mieux comprendre :

- les liens de cause à effet entre les forces motrices de la demande de transports;
- comment elles exercent des pressions et des impacts sur l'environnement et les personnes;
- l'efficacité des réponses politiques pour remédier à ces pressions et impacts.

Les actions permettant d'harmoniser les approches méthodologiques et une collecte de données rationalisée et efficace au niveau national et international sont importantes pour l'agenda TERM. Les États Membres, l'Eurostat, l'AEE et ses Centres thématiques européens sont les acteurs principaux. Le programme RDT de transport de la Commission peut être employé pour cibler des efforts internationaux de recherche sur des nécessités spécifiques du TERM.

Parallèlement, la liste des indicateurs TERM sera révisée régulièrement pour adapter les nécessités d'informations aux stratégies et objectifs d'intégration émergents. En outre, le travail devra bientôt comprendre les pays candidats à l'adhésion dans le processus TERM et la liste d'indicateurs devra être adaptée en conséquence.

avec l'amélioration progressive des données et des méthodes, il sera davantage possible de mesurer l'efficacité des mesures politiques spécifiques. Le rapport indiciaire périodique sera complété par des rapports particuliers sur des sujets spécifiques

qui requièrent d'être examinés plus en détail. De plus, on examinera la faisabilité d'inclure des prévisions de scénarios dans les rapports.

Du fait de l'émergence de plusieurs systèmes de rapports indiciaires nationaux, ceux-ci devront être coordonnés pour pouvoir comparer les évaluations nationales et fournir des données exploitables au TERM. De même, le travail en réseau avec d'autres organismes internationaux (comme l'Organisation de Coopération et de Développement Économique, l'Organisation Mondiale de la Santé, la Conférence Européenne des Ministères des Transports et le Comité Économique des Nations Unies pour l'Europe) devrait se poursuivre afin d'éviter les redondances.

Bien entendu, toutes ces actions ne pourront être mises en place que progressivement et exigent l'attribution de ressources adéquates de la part des États Membres aussi bien que de l'AEE et d'Eurostat.