



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.6/2001/5
5 septembre 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des statistiques des transports
(Cinquante-deuxième session, 14-16 novembre 2001,
point 3 de l'ordre du jour)

**SUIVI DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DE L'ONU
SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT**

Rapport de l'atelier sur l'extension du TERM (Copenhague, 8 juin 2001)

Communication de l'Agence européenne de l'environnement (AEE)

I. RAPPEL ET MANDAT

1. À sa cinquante et unième session (24-26 octobre 2000), le Groupe de travail a demandé au secrétariat de prendre contact avec l'Agence européenne de l'environnement (AEE) pour confirmer les dates et les dispositions relatives à l'atelier sur l'extension du TERM aux pays candidats à l'adhésion à la CE (TRANS/WP.6/139, par. 10). Conformément à la demande du Groupe de travail, le secrétariat a participé à cet atelier et a contribué à ses travaux. Le rapport de l'atelier est reproduit ci-après, pour examen par le Groupe de travail.

II. OUVERTURE ET INTRODUCTION

2. M. David Stanners (AEE) et les membres du Comité directeur du TERM d'autres institutions européennes (M. Franz-Xaver Soeldner de la DG TREN, M. Klaus Keisel de la DG ENV, M. Graham Lock d'Eurostat) ont brièvement présenté le processus TERM et le cadre politique de l'extension du TERM aux pays candidats à l'adhésion. Le TERM, mécanisme

de suivi pour les activités concernant les transports et l'environnement, est conçu comme un instrument de politique: un processus directif fondé sur des statistiques officielles. Le TERM n'est pas encore officiellement régi par la législation de l'UE. La Commission envisage cependant de formuler une proposition visant à garantir la continuité des travaux du TERM dans l'avenir. Aujourd'hui, la collecte de données pour le TERM est essentiellement fondée sur la coopération avec les organisations internationales [entre autres Eurostat, la CEE-ONU, la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT), l'Agence internationale de l'énergie (AIE)] et, lorsque les données internationalement harmonisées font défaut, avec les pays.

3. Eurostat, qui a communiqué une quantité considérable de données pour le TERM 2000 et le TERM 2001, ne dispose en fait pas de ressources suffisantes pour incorporer déjà les pays candidats à l'adhésion dans son Recueil de statistiques, ouvrage de référence pour le TERM. Eurostat prévoit que les pays candidats figureront dans le Recueil de statistiques au plus tôt en 2002 (pour usage interne seulement). Après 2002, ces pays devraient être totalement pris en compte dans un recueil de statistiques regroupant tant les membres de l'UE que les pays candidats.

4. M. David Stanners a brièvement expliqué les principaux objectifs de l'atelier:

1. Bâtir un bon réseau et assurer la coopération entre pays candidats et TERM;
2. Établir une coordination avec les projets correspondants éventuels des pays candidats au niveau international;
3. Étudier la pertinence des sept questions clefs du TERM et des indicateurs correspondants pour les pays candidats;
4. Étudier comment combler les lacunes des données à long terme et à court terme;
5. Échanger des informations sur les initiatives correspondantes entreprises au niveau national ou international.

5. M^{me} Ann Dom (AEE) est intervenue brièvement pour présenter en plus grand détail comment le processus TERM avait vu le jour et comment il fonctionnait. M. Michele Fontana (AEE) a présenté quelques exemples illustrant les principaux sujets à étudier au regard de la pertinence des questions clefs et des indicateurs du TERM pour les pays candidats.

III. SÉANCE DE TRAVAIL I: PERTINENCE DES QUESTIONS CLEFS DU TERM POUR LES PRIORITÉS D'ACTION DES PAYS CANDIDATS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT (Des observations plus détaillées figurent à l'annexe I)

6. Un certain nombre de pays ont fait part de priorités d'action différentes au sujet des problèmes rencontrés par l'AEE à l'occasion des TERM précédents – dans lesquels seuls les pays membres de l'UE étaient pris en compte. L'accent a en particulier été mis sur la nécessité d'investir dans la construction et/ou la modernisation des infrastructures de transport (par exemple en Slovaquie, Roumanie, Hongrie, Bulgarie et Slovénie) et de respecter l'Acquis communautaire (par exemple par l'Estonie). D'autres pays (Chypre) ont souligné la grande

hétérogénéité entre ces États. Ainsi, contrairement à nombre de pays candidats d'Europe orientale, Malte et Chypre n'auront certainement pas de grands besoins en matière d'infrastructures de transport nouvelles.

7. Divers pays ont par ailleurs soulevé d'autres priorités et plus précisément:

- La nécessité de suivre soigneusement la quantité et la qualité du trafic de transit, en particulier au sujet du transport des marchandises dangereuses (déchets nucléaires par exemple)
- La nécessité de surveiller les effets sanitaires des transports et de la pollution connexe et de les limiter.

8. Néanmoins, il n'a pas été formulé de recommandations générales suggérant que ces autres questions entraînent une modification des sept questions clefs du TERM. Seul un très petit nombre de représentants et d'experts des pays ont proposé d'apporter des modifications (mineures) aux questions clefs (en particulier les questions 2 et 4). Il a également été suggéré de tenir compte des questions de santé dans la question 3 (Les politiques d'aménagement du territoire, de santé et des transports sont-elles mieux coordonnées en vue d'intégrer la demande en transport et les besoins d'accès, sans mettre la santé de l'homme en danger?).

9. Tout compte fait, les participants ont semblé convenir que les sept questions clefs du TERM (indiquées ci-après) pouvaient raisonnablement correspondre aux champs d'action les plus pertinents des pays candidats:

1. La performance environnementale du secteur des transports s'améliore-t-elle?
2. La gestion de la demande en transport s'améliore-t-elle et progresse-t-on dans le domaine du transport multimodal?
3. Les politiques d'aménagement du territoire et des transports sont-elles mieux coordonnées en vue d'intégrer la demande en transport et les besoins d'accès?
4. Exploitions-nous de manière optimale les infrastructures de transport existantes et allons-nous vers un système de transport intermodal plus équilibré?
5. Nous dirigeons-nous vers une politique des prix plus équitable et plus efficace assurant ainsi l'internalisation des coûts externes?
6. À quelle vitesse les technologies plus performantes ont-elles été appliquées et quelle est l'efficacité des véhicules utilisés?
7. Les outils de gestion et de contrôle de l'environnement sont-ils utilisés efficacement en soutien à la prise de décisions?

IV. SÉANCE DE TRAVAIL II: LA SÉRIE D'INDICATEURS ACTUELLEMENT UTILISÉE SUFFIT-ELLE À COUVRIR TOUTES LES QUESTIONS DE POLITIQUE?
(Des observations plus détaillées figurent à l'annexe 2)

10. La deuxième partie de la séance de discussion a été essentiellement consacrée à la pertinence des indicateurs TERM pour les pays candidats (la liste d'indicateurs figure à l'annexe 3). En général, tous les participants ont convenu que la liste d'indicateurs actuellement utilisée pour le TERM était pertinente. Un certain nombre d'indicateurs et/ou de variables supplémentaires ont cependant été jugés dignes d'intérêt:

- Bilan de la transposition de la législation de l'UE
- Préciser davantage l'indicateur sur les investissements d'infrastructure comme par exemple la part des investissements attribuée au projet TINA, aux réseaux nationaux, aux routes, aux pistes cyclables
- Part de l'investissement dans les infrastructures nouvelles et dans la maintenance et la construction
- Part/volume de la demande en transports non motorisés (marche et cyclisme, en personnes-km)
- Influence et incidence futures éventuelles de l'adhésion pour les États membres européens et les pays candidats (en termes d'augmentation des volumes du trafic passagers et marchandises et d'impact sur l'environnement)
- Part du transit dans la demande totale en transport de marchandises
- Transport des marchandises dangereuses
- Déchets résultant du trafic international (par exemple batteries des véhicules) et des pipelines (fuites)
- Répartition modale (tant pour le transport de marchandises que celui de passagers) en milieu urbain et rural
- Émissions de métaux lourds par les transports
- Qualité des systèmes de transport collectif
- Qualité de l'infrastructure et du matériel roulant
- Effets sur la santé des transports et de la pollution atmosphérique connexe.

11. Les participants ont présenté quelques autres suggestions:

- Inclure des renseignements de base émanant des pays
- Évaluer la qualité de l'évaluation de l'impact sur l'environnement.

V. SÉANCE DE TRAVAIL III: DISPONIBILITÉ DES DONNÉES, LACUNES DANS LES DONNÉES ET ÉTABLISSEMENT DE RÉSEAUX AVEC LES INITIATIVES NATIONALES/INTERNATIONALES

(Des observations plus détaillées figurent à l'annexe 4)

12. M. Michele Fontana (AEE) et M. Wouter de Ridder (DHV) ont brièvement introduit les débats sur les besoins en matière de données et la collecte et l'utilisation de ces dernières. Le TERM a pour objectif d'évaluer les politiques en analysant dans toute la mesure possible les données officielles rassemblées et harmonisées par les organisations *internationales*. Lorsque cela n'est pas possible, il peut avoir recours, si possible, à certaines données officielles *nationales* – même si elles n'ont pas été harmonisées. Il ne lui faut pas simplement disposer de données quantitatives mais aussi de renseignements fondamentaux qualitatifs, comme l'état d'application des politiques nationales en matière de transport et d'environnement.

13. Dans l'idéal, il lui faut utiliser des séries de données offrant à la fois une couverture géographique complète (totalité des 13 pays candidats, voire les États nouvellement indépendants, car l'AEE devra s'y intéresser dans un avenir proche) et une bonne couverture dans le temps (séries chronologiques d'une durée d'au moins 10 ans). À l'heure actuelle, l'AEE tend à utiliser les sources de données de la CEE-ONU qui semblent offrir la couverture la plus large (c'est la seule source de données qui englobe Malte et Chypre et il semble que la durée de ses séries chronologiques soit légèrement supérieure à celles de la CEMT et d'Eurostat). Il reste néanmoins de nombreuses lacunes dans les statistiques actuellement disponibles tant sur le plan géographique que sur celui de la durée.

14. Un questionnaire que les représentants des pays ont été priés de compléter et de faire parvenir à l'AEE a par contre révélé que les organisations internationales (Eurostat, CEE-ONU, CEMT, AIE, etc.) ne disposaient pas de toutes les données existant au niveau national.

15. Le bref débat consacré aux questions relatives aux données a fait ressortir les points suivants:

1. Les données rassemblées par Eurostat, la CEMT et la CEE-ONU comportent quelques différences et restent à harmoniser. Les trois organisations ont cependant récemment engagé le processus d'harmonisation.
2. Certains pays (par exemple la Slovaquie, la République tchèque et la Lituanie) sont déjà relativement au fait d'exercices du type TERM, qui suivent la situation et l'évolution des transports et de l'environnement. Mais, dans l'ensemble, les statistiques comportent toujours de nombreuses lacunes.
3. Dans certains cas, la transmission des données entre les pays et les organisations internationales (CEMT, Eurostat, CEE-ONU, etc.) s'est heurtée à quelques problèmes mineurs. Il se peut donc que les pays disposent de données rassemblées selon des méthodes harmonisées mais ne figurant pas dans les statistiques internationales.
4. On a brièvement mentionné la question de l'attribution des transports aériens et maritimes à des pays individuels. Graham Lock a expliqué qu'il s'agissait là de la pratique traditionnelle d'Eurostat.

5. Certains pays ont fait à juste titre valoir qu'outre la disponibilité de données, il était fondamental de savoir *comment tirer un sens* des données rassemblées. Le problème de la normalisation des données sur les transports, en vue de tenir compte des particularités nationales (population, PIB, extension, etc.), a été brièvement mentionné. Si, par exemple, on normalise un quelconque indicateur de transport selon le nombre d'habitants d'un pays, on sera alors amené à négliger la présence de touristes et de visiteurs étrangers. Cela pourrait être totalement trompeur dans le cas de petits pays comme Chypre, qui accueille 3 millions de visiteurs par an, nombre de loin supérieur à sa population réelle.

VI. DISPONIBILITÉ DES DONNÉES TERM EN LITUANIE ET AU DANEMARK

16. Le Ministère danois des transports, avec le concours de l'Office national statistique, a mis sur pied un projet visant à doter la Lituanie d'un mécanisme de notification des données sur les transports et l'environnement. La première phase de ce projet (achèvement prévu au cours de l'été 2001) devrait donner un bon aperçu de la disponibilité des données lituaniennes et danoises pour le TERM. Le rapport sera à disposition avant la fin de l'été 2001 et ses résultats seront présentés à la Commission.

VII. PROCHAINES ÉTAPES

- Les participants à l'atelier sont priés d'envoyer les publications pertinentes sur les transports et l'environnement à l'AEE et de compléter (ou d'améliorer encore ceux déjà complétés) les questionnaires envoyés par cette organisation à tous les représentants des pays candidats.
- Les statistiques des organisations internationales seront utilisées pour le TERM; les pays seront priés de communiquer les données manquantes (éventuellement par le biais d'un bref questionnaire).
- En septembre 2001, les premières versions des fiches seront envoyées à tous les participants à l'atelier.
- Tous les représentants des pays candidats sont priés de consolider le réseau en cours de construction (entre autres grâce à l'aide des points de contact nationaux et de l'atelier lui-même). Les représentants des pays sont priés de rester en étroite relation avec leurs points de contact et de les inciter à participer au processus TERM.
- Le programme de travail de l'AEE pour 2002 sera prochainement élaboré; tous les représentants des pays sont priés de l'étudier de près et de faire connaître leur avis par l'intermédiaire des points de contact nationaux.
- Une autre réunion ou un autre atelier regroupant les experts des transports et de l'environnement des pays candidats pourrait éventuellement être envisagé à un stade ultérieur.

Annexe 1

OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR LES PARTICIPANTS

DG TREN (M. Franz Söldner) - TERM est un instrument de politique, non un exercice statistique. Fondé sur les statistiques, il est au service des politiques. Les principales politiques de l'UE au regard du TERM sont les suivantes:

- Politique commune des transports;
- Sixième Programme d'action pour l'environnement;
- Programme de l'UE sur les changements climatiques;
- Livre vert sur l'approvisionnement durable en énergie;
- Développement durable.

Il faut disposer de données harmonisées et fiables pour analyser les incidences des politiques. Pour le TERM, il est hautement préférable d'utiliser des sources de données officielles.

DG ENV (M. Klaus Keisel) - Le Groupe d'experts des transports et de l'environnement est un organe qui conseille la Commission pour l'élaboration des politiques. Il soumet des recommandations en vue de la formulation de politiques intégrées en matière de transport et d'environnement. Le programme de travail pour l'année en cours (du groupe de travail TERM) vise à mettre au point une stratégie de maintien des activités TERM dans l'UE.

Eurostat (M. Graham Lock) - Eurostat est la direction générale pour les statistiques. Son principal objectif consiste à:

- Étayer les politiques de la CE par des statistiques;
- Coordonner le système statistique européen;
- Fournir un soutien technique (tant méthodologique qu'analytique);
- Diffuser des informations auprès du public.

OMS (M^{me} Francesca Racioppi) - L'OMS suit le processus TERM avec une grande attention car il peut intéresser celui de l'OMS en matière de transport, d'environnement et de santé. En outre, l'OMS est tenue de contrôler l'intégration des préoccupations relatives à la santé dans l'établissement des rapports sur les transports et l'environnement.

Lituanie - Quelle est la relation entre les indicateurs TERM et ceux de l'OMS en matière de transport, d'environnement et de santé?

- M^{me} Ann Dom: Il existe un certain degré de coopération entre l'OMS et l'AEE, mais, en fait, les deux processus sont simplement complémentaires;

- OMS: Lors de la mise au point des programmes d'action nationaux en matière d'environnement, quelques indicateurs pouvant être utilisés pour les deux processus sont inclus;
- M. Graham Lock: La «durabilité» étant partie intégrante du mandat du TERM, les questions relatives à la santé devraient être incluses (tel est partiellement le cas) dans le TERM (bruit, dépassement des normes de qualité de l'air, accidents routiers).

REC (M. Jiri Dusik) - Le TERM comporte-t-il des projections?

- M^{me} Ann Dom: Tel est le cas dans le TERM 2001 (pratiquement achevé). Les centres thématiques européens (CTE) peuvent jouer un rôle important dans l'élaboration de ces projections.
 - DG TREN: Des projections devraient être incluses, compte tenu des politiques fermement engagées.
-

Annexe 2**OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR LES PARTICIPANTS
LORS DE LA SÉANCE DE TRAVAIL I**

- Chypre
- Les sept questions sont pertinentes, ainsi que les indicateurs retenus pour leur analyse.
- Existe-t-il un calendrier pour le TERM, notamment en ce qui concerne la communication des données?
- Ann Dom: On retient la même méthode que pour le TERM «UE», c'est-à-dire que l'on commencera par élaborer une première version TERM qui devrait être prête d'ici la fin de l'année. Si la qualité (et la quantité) des renseignements convient, elle sera publiée. Sinon, elle sera revue et publiée en 2002-2003, avec la partie européenne du TERM.
- Bulgarie
- «TERM Bulgarie» est actuellement mis au point mais comment peut-on mettre institutionnellement sur pied un processus TERM et quelle est sa base réglementaire?
- La première tâche du Gouvernement bulgare est d'améliorer et de compléter l'infrastructure. Les autorités sont actuellement placées sous la supervision du comité monétaire de la Banque mondiale, qui limite les investissements d'infrastructure à un certain pourcentage du PIB. Il conviendrait que ce type de conditions soit mentionné dans le rapport TERM.
- Estonie
- Le Centre estonien de l'environnement est un point de contact national. La principale priorité actuelle des autorités estoniennes est de se rapprocher de l'*Acquis communautaire* européen.
- Slovaquie
- Les sept questions sont très logiques et compréhensibles.
- Le TERM sera intégré dans le rapport annuel sur l'état de l'environnement. Les secteurs prioritaires de la politique slovaque des transports sont les suivants:
- Construction et amélioration de l'infrastructure;
 - Amélioration de la qualité du matériel roulant (trains, autobus, camions et voitures particulières);
 - Privatisation des compagnies de transport.

- Roumanie Les sept questions correspondent aux préoccupations roumaines. Le coût des accidents de la route représentant environ 3 % du PIB du pays, la sécurité routière est un domaine prioritaire. D'autres secteurs prioritaires sont la reconstruction de l'infrastructure (en particulier pour le rail, mode de transport le plus important en Roumanie) et la réduction de la pollution due à la circulation.
- Lituanie Les sept questions correspondent aux préoccupations nationales, sauf pour ce qui est de la santé. Le secteur le plus important concerne les moyens de se doter de véhicules plus propres, moins bruyants et plus efficaces. La Lituanie a participé à la mise sur pied d'un mécanisme semblable au TERM, avec l'appui du Ministère danois des transports et de Denmark Statistics. Ce qu'il convient de faire pour fournir des statistiques destinées au TERM est désormais clair. Environ 60 % des statistiques sont déjà disponibles au plan national.
- République tchèque Les sept questions correspondent aux différents secteurs des politiques nationales. Un rapport sur les transports et l'environnement en République tchèque est à disposition. La priorité principale est le développement durable des transports du point de vue de l'environnement.
- Lettonie Les sept questions suffisent à couvrir tous les secteurs prioritaires en Lettonie. Le principal objectif de la politique des transports est de mettre sur pied des systèmes durables et respectueux de l'environnement. Les priorités sont les suivantes:
- Incidence des transports sur la qualité de l'air: limitation des émissions de matières dangereuses en améliorant les technologies utilisées dans les véhicules, en adoptant des normes plus strictes pour les carburants et en encourageant l'importation de véhicules;
 - Réglementation/optimisation des modes de transport grâce, par exemple, à la construction de roades pour le trafic de transit, la promotion de modes respectueux de l'environnement (par exemple, le cyclisme) et la rénovation du parc de véhicules;
 - Infrastructure de transport respectueuse de l'environnement: la capacité de l'infrastructure de transport est aujourd'hui suffisante en Lettonie mais la qualité devrait être améliorée par des travaux de maintenance et de reconstruction;
 - Sécurité: réglementation concernant le transport des marchandises dangereuses: restrictions aux frontières et optimisation des itinéraires (roades).

- Slovénie
- La question 4 (Exploitions-nous de manière optimale les infrastructures de transport existantes et allons-nous vers un système de transport intermodal plus équilibré?) devrait correspondre aux investissements dans l'infrastructure. En outre, les objectifs décrits dans les fiches ne sont pas toujours adaptés au système de transport slovène. En matière de politique des transports, la priorité nationale est de se doter d'infrastructures. Dans l'avenir, la gestion de la demande en transport respectera probablement des priorités. Dans le plan pour les transports, récemment mis au point, les objectifs «verts» définis ont été bloqués car il n'existe aucun outil pour les atteindre. En général, la réalisation d'objectifs «verts» dans les transports est problématique car les outils efficaces font défaut pour garantir une mise en œuvre adéquate.
- Hongrie
- Les questions sont toutes pertinentes. Les secteurs prioritaires sont le développement de l'infrastructure (et également de modes respectueux de l'environnement) et la pollution atmosphérique liée aux transports.
- OMS
- Question 1: Les questions relatives à la santé pourraient être mieux prises en considération.
- Question 2: La marche à pied et le cyclisme devraient être pris en compte, ainsi que la répartition modale tant en milieu urbain qu'en zone rurale.
- Question 7: Incorporer une analyse de la qualité de l'évaluation de l'impact sur l'environnement et ajouter des renseignements sur la manière dont la «théorie» des politiques se traduit en pratique.
- GRID/W
- La question 2 devrait être revue: il n'y a pas lieu d'améliorer la répartition modale; elle devrait être conservée.
-

Annexe 3**LISTE DES INDICATEURS TERM**

INCIDENCES DES TRANSPORTS SUR L'ENVIRONNEMENT	Consommation d'énergie, finale et primaire, des transports, et fraction du total (fossile, nucléaire, renouvelable), par mode
	Émissions dues au transport et fraction des émissions totales de CO ₂ , NO _x , COVNM, PM ₁₀ , SO _x , par mode
	Dépassement des objectifs en matière de qualité de l'air
	Exposition au bruit de la circulation et nuisances connexes
	Répercussion des infrastructures sur les écosystèmes et les habitats («fragmentation») et proximité des infrastructures de transport par rapport aux zones classées
	Emprise foncière des infrastructures de transport
	Nombre des accidents de transport, de tués, de blessés, d'accidents entraînant une pollution (terrestre, atmosphérique et maritime)
TRANSPORTS: DEMANDE ET INTENSITÉ	Transport de passagers (par mode et finalité): Nombre total de passagers Nombre total de passagers–km Passagers–km par habitant Passagers–km par PIB
	Transport de marchandises (par mode et groupe de marchandises) Total tonnes Total tonnes–km Tonnes–km par habitant Tonnes–km par PIB
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET ACCESSIBILITÉ	Temps et distance moyenne des déplacements de passagers par mode, raison (trajet travail, courses, loisirs) et secteur (urbain/rural)
	Accès aux services de transport, par exemple: Nombre de véhicules à moteur par ménage Pourcentage de personnes qui en un lieu donné ont accès aux transports publics dans un rayon de 500 mètres
OFFRE DE TRANSPORT	Capacité des réseaux d'infrastructure de transport, par mode et type d'infrastructure (autoroute, route nationale, route municipale, etc.)
	Investissements dans l'infrastructure de transport/par habitant et par mode

SIGNAUX RELATIFS AU PRIX	Évolution réelle du prix du transport de passagers par mode
	Prix et fiscalité des carburants
	Taxes et redevances en matière de transport
	Subventions
	Dépenses consacrées à la mobilité personnelle, par personne, par groupe de revenus
	Proportion des coûts d'infrastructure et d'environnement (y compris le coût des embouteillages) couverts par le prix
EFFICACITÉ DE LA TECHNOLOGIE ET DE L'UTILISATION	Efficacité énergétique d'ensemble pour le transport de passagers et de marchandises (par passagers-km et par tonnes-km et par mode)
	Émissions par passagers-km et émissions par tonnes-km pour CO ₂ , NO _x , COVNM, PM ₁₀ , SO _x , par mode
	Taux d'occupation des voitures
	Coefficients de charge pour le transport routier de marchandises (véhicules légers, véhicules lourds)
	Consommation de carburants propres (essence sans plomb, électricité, carburants alternatifs) et nombre de véhicules alimentés aux carburants alternatifs
	Taille et âge moyen du parc de véhicules
	Proportion du parc de véhicules satisfaisant certaines normes d'émissions de polluants et de bruit (par mode)
INTÉGRATION DE LA GESTION	Nombre d'États membres appliquant une stratégie intégrée des transports
	Nombre d'États membres disposant d'un système de surveillance des transports nationaux et de l'environnement
	Part de l'évaluation stratégique de l'environnement dans le secteur des transports
	Place des systèmes de gestion de l'environnement dans les entreprises de transport
	Prise de conscience et comportement du public

Annexe 4

**OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR LES PARTICIPANTS
À LA SÉANCE DE TRAVAIL II**

- Slovénie Il faudra également s'intéresser aux conséquences de l'adhésion sur le système de transport européen. En outre, la part du trafic de transit dans le transport total de marchandises est un indicateur important qu'il conviendrait aussi d'incorporer.
- DG TREN Les incidences éventuelles futures de l'adhésion sont difficiles à cerner étant donné le manque général de statistiques fiables, en particulier dans les pays candidats et les pays de l'UE voisins. Les statistiques des transports routiers sont essentiellement fondées sur les ventes de carburant. Hors, dans la zone proche des frontières entre les États membres de l'UE et les pays candidats, il se peut que les ventes de carburant ne soient pas représentatives dans le cas de la route en ce qui concerne l'indicateur tonnes-km (en raison des grandes différences de prix éventuelles entre deux pays voisins et en conséquence des estimations trop élevées en ce qui concerne les tonnes-km dans ces zones).
- AEE (Ann Dom) La liste des indicateurs TERM est une liste «idéale» c'est-à-dire que les statistiques pour ces indicateurs ne sont pas nécessairement disponibles aujourd'hui mais pourraient l'être dans l'avenir.
- Lettonie L'accès aux services de transport en zone rurale est moins important car la densité de population y est faible.
- CEI Outre les aspects quantitatifs, il faudrait s'intéresser à la qualité des services de transport.
- Lituanie Comment traiter la question de l'importation de véhicules d'occasion et des déchets occasionnés par leur mise au rebut?
- Existe-t-il un lien entre les indicateurs TERM et les objectifs clefs du Programme PHARE, définis dans le document «*Les transports et l'environnement: une approche multinationale*»?
- Slovaquie Les déchets générés par les transports nationaux et internationaux devraient figurer dans la liste d'indicateurs (par exemple batteries des véhicules), la plupart des pays candidats n'ayant pas les installations voulues pour les traiter.
- Bulgarie La Bulgarie étant un pays de transit, il est très important de disposer d'un indicateur sur la part du trafic de transit dans le transport total de marchandises.

- AEE (Roel van Aalst) Un projet sur la qualité de l'air dans les pays candidats est actuellement en cours. Il devrait assurer que les données sur la qualité de l'air soient disponibles.
- AEE (Chris Steenmans) Il existe des données sur les incidences foncières des transports sur l'environnement (infrastructure). Il faut cependant disposer d'experts nationaux pour évaluer ces données.
- Eurostat (Graham Lock) Pour la majeure partie, la collecte des données reste fondée sur des accords volontaires entre les organisations internationales: Eurostat, CEE/ONU et CEMT. Pour sa part, Eurostat n'a pas encore les ressources lui permettant de couvrir la totalité des pays candidats. Cependant, avec le processus d'adhésion, nombre de données deviennent disponibles. L'année prochaine (2002) un Recueil statistique pour les pays candidats devrait être mis au point (probablement à usage interne seulement). Au-delà de 2002, les pays candidats devraient faire partie intégrante du Recueil statistique.
- GRID/W Les organisations internationales devraient faire un effort pour harmoniser les données dont elles disposent.
- CEE/ONU Les organisations vont engager ce processus d'harmonisation, qui sera une question clef lors de la prochaine réunion (lundi 11 juin 2002).
- DG TREN Les 15 pays de l'UE et les 13 pays candidats devraient être regroupés dans un seul rapport. La DG TREN fera un effort pour assurer que les données nationales soient communiquées, à Eurostat par exemple. En outre, en ce qui concerne l'harmonisation des données, un texte juridique devrait être élaboré et définir une bonne méthodologie, assurant ainsi l'harmonisation.
