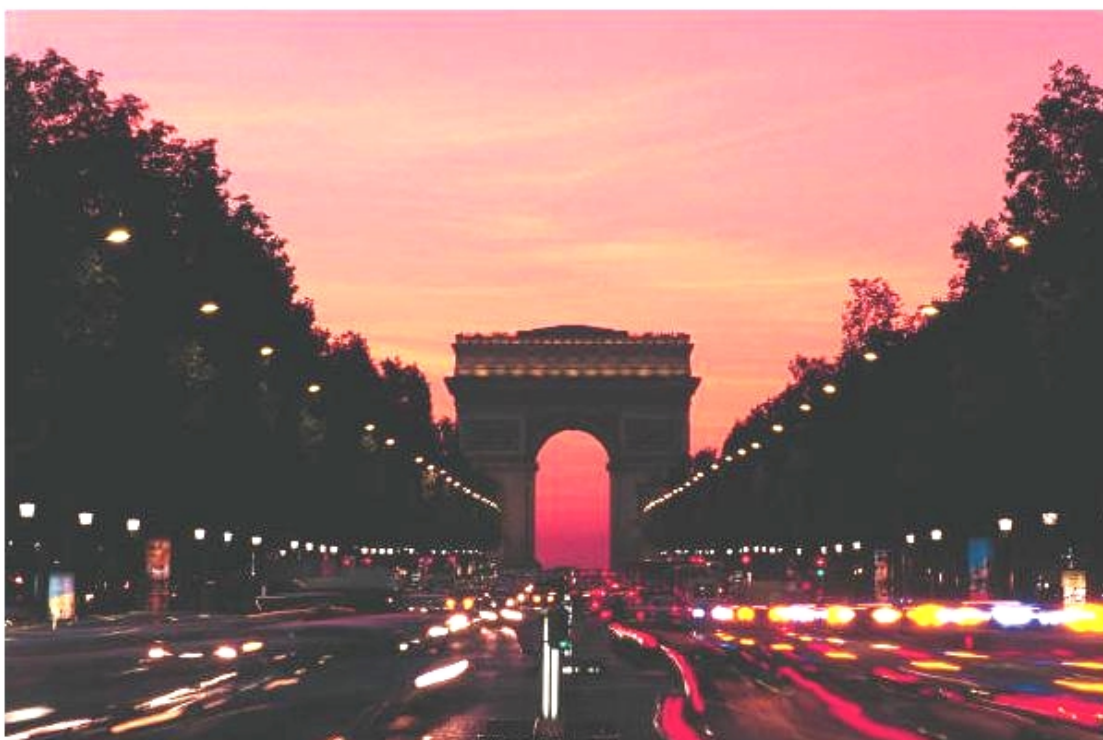


MEMORANDUM DE T&E A LA PRESIDENCE FRANÇAISE



Préparé par T&E Secretariat
Avec l'assistance des Membres

T&E 00/2
mai 2000

CONTENTS

Recommandons à la présidence française -----	i
1. Introduction – Une chance de réorienter le transport et l'environnement -----	1
2. Principes CLES -----	2
3. Dossiers SPECIFIQUES -----	5
3.1 Questions D'ACTUALITE -----	5
3.1.1. La Politique commune des transports -----	5
3.1.2 Transport urbain -----	6
3.1.3. Bruit -----	7
3.1.4. Réseaux transeuropéens -----	8
3.2 Dossiers EN COURS -----	9
3.2.1. Conférence intergouvernementale (CIG) -----	9
3.2.2 Elargissement -----	9
3.2.3 Plafonnements d'émissions nationales / Directive sur l'ozone --	11
3.2.4. Auto Oil / Qualité du carburant automobile -----	12
3.2.5. Les changements climatiques et la CDP 6 -----	13
3.2.6. L'aviation -----	14
3.2.7. De la route au rail – vers un fret durable -----	15
3.2.8. Communication sur la sécurité routière -----	16
4. CONCLUSION -----	17

MEMORANDUM DE T&E A LA PRESIDENCE FRANÇAISE

Les principes de développement durable doivent constituer les principes de définition d'une politique de transport européenne. La politique de transport devrait viser les objectifs sociaux, économiques et environnementaux inhérents au développement durable.

Les produits issus du programme de travail de la Commission de cette année, à savoir le réexamen du programme appliquant la politique commune des transports, l'adoption d'un Livre vert sur le transport urbain et la révision des lignes directrices RTE sur le transport, conjugués à la finalisation de la Conférence intergouvernementale (CIG) offrent à la présidence française une chance inégalée de parvenir à ces objectifs.

Nous recommandons à la présidence française de:

- ❑ **GARANTIR** que la révision de la politique commune des transports définisse le développement durable comme l'objectif principal de la politique de transport.
- ❑ **ELABORER** des objectifs précis en matière de transport et environnement.
- ❑ **ORGANISER** une réunion conjointe des ministres des transports et de l'environnement – y compris des ministres chargés de l'aménagement du territoire - à l'occasion de l'une des réunions informelles du Conseil de l'environnement.
- ❑ **LANCER** les réseaux de villes sans bruit.
- ❑ **ORGANISER** un événement en vue de diffuser les résultats du rapport du comité britannique SACTRA ou tout au moins de débattre de ce rapport à l'occasion de la réunion informelle du Conseil.
- ❑ **FAIRE PRESSION** pour obtenir la résolution des directives portant sur les plafonnements d'émissions nationales et sur l'ozone qui justifie le respect du protocole de Kyoto et prennent dûment en considération la santé de l'homme.
- ❑ **EXHORTER** la Commission et les Etats membres à envisager des domaines supplémentaires pour l'action commune ou coordonnée, à décider de la compétence, et à progresser dans la mise en œuvre du programme européen sur les changements climatiques
- ❑ **(RE)LANCER** les débats sur la taxation du kérosène; élaborer une première mesure concernant la redevance écologique de l'aviation européenne; poursuivre le débat entamé au sein du PE, au moyen d'une pétition, sur les interdictions des vols de nuit au niveau européen; et lancer les débats au sein du Conseil sur l'introduction de la TVA pour les billets d'avion.
- ❑ **PLACER** la limitation de vitesse au cœur du débat portant sur la communication sur la sécurité routière et faciliter l'application d'une norme concernant la limite de vitesse en ville de 30 km/h au sein de l'UE.

1. INTRODUCTION – Une chance de réorienter le transport et l'environnement

Au cours du second semestre 2000, l'ordre du jour de l'UE offrira à la présidence française une chance unique de réorienter la politique de transport européenne conformément aux autres domaines politiques de l'UE.

La finalisation de la Conférence intergouvernementale (ICG) et les négociations en cours sur l'élargissement viennent compléter les autres processus parallèles concernant la politique de transport, notamment le réexamen des lignes directrices RTE, la révision du programme appliquant la politique commune des transports et les efforts actuels visant à rendre la tarification des transports plus juste et plus efficace.

Historiquement, il existe une tension entre divers éléments de la politique européenne, notamment s'agissant du transport et de l'environnement, des tensions que la Cour a dû résoudre occasionnellement. Toutefois, la nature de soutien mutuel des questions qui seront prises en considération à la fin de l'année, offre au gouvernement français la possibilité d'établir un nouveau cadre en matière de politique du transport libre de toute tension. Le transport dans le cadre des politiques européennes en matière de santé a jusqu'à présent également été ignoré.

Le présent document présentera en premier lieu les principes généraux conformément auxquels devrait travailler la présidence afin de parvenir à ce nouveau cadre en matière de transport. Ces principes proviennent du traité, des déclarations internationales et des engagements permanents du gouvernement français, et devraient par conséquent présenter un cadre cohérent qui puisse être accepté par la présidence.

Ce document présentera ensuite une approche permettant d'atteindre une certaine cohérence avec ces principes concernant les nombreux dossiers individuels relatifs au transport. Ce rapport précise également dans quelle mesure cette approche est pertinente par rapport aux priorités actuelles du gouvernement français en présentant divers exemples de types d'événements que la présidence pourrait organiser.

2. Principes CLES

Les principes qui sous-tendent un nouveau cadre européen en matière de politique de transport – une politique de transport réellement durable – dérivent de principes largement approuvés et d'entreprises internationales contraignantes.

Les principes généraux de développement durable sont issus du fait que l'amélioration du bien-être humain n'implique pas nécessairement une dégradation de l'environnement. En effet, ces deux objectifs, à savoir l'amélioration du bien-être d'une part et la protection de l'environnement d'autre part, peuvent se soutenir mutuellement. **Toutefois, pour que cette synergie puisse être réalisée, les trois piliers du développement durable – économique, social et environnemental – doivent chacun peser le même poids dans la balance.**

Tel est déjà le cas dans le traité de l'UE, les objectifs économiques, sociaux et environnementaux ayant tous la même importance dans l'article qui décrit l'objectif de l'Union, à savoir l'article 2.

En outre, en considération du développement durable, le traité requiert également que la protection de l'environnement soit intégrée dans tous les aspects de la politique communautaire (article 6).

Ce concept de développement durable est issu des débats des années 1970 et 1980 qui ont porté sur le conflit opposant la réalisation d'un développement économique dans les pays les plus pauvres d'une part et la préservation des ressources mondiales et de l'environnement d'autre part. Il est devenu dès lors évident qu'il n'était pas question d'aborder l'un ou l'autre des ces problèmes mais qu'il s'agissait en fait de différentes manifestations d'un seul et même problème.

Il était donc nécessaire de trouver une voie de développement visant à améliorer la situation de la génération actuelle tout en préservant les ressources et l'environnement dont auraient besoin les futures générations.

Alors que ce concept commençait à se clarifier, il est également devenu évident que les principes de développement durable s'appliquaient à tous les pays du globe. Tous les pays doivent s'adapter et changer de façon à mettre en œuvre les politiques de développement durable, y compris les Etats membres de l'UE. En fait, les différents Etats ont une responsabilité partagée mais différenciée qui reflète leur situation particulière.

Le développement durable s'appuie en outre sur une série de principes associés au principe d'équité au sein des générations et entre les générations. Parmi ces deux principes, les deux plus importants sont notamment le principe du pollueur-payeur et celui de précaution.

Le principe du pollueur-payeur constitue simplement une extension du principe juridiquement approuvé qui stipule que toute personne ayant commis un dommage est responsable des réparations. Le principe du pollueur-payeur est une application de ce principe de responsabilité issu de la législation. Le principe de précaution, quant à lui, garantit que la charge de la preuve concernant la sécurité de tout processus ou produit incombe à ses défenseurs.

Le développement durable en tant que concept a donc évolué dans ce sens où les politiques sociales, économiques et environnementales forment les trois piliers qui visent ensemble les

objectifs de développement durable. Ces objectifs sont notamment l'équité au sein des générations et entre les générations et l'application des principes du pollueur-payeur et de précaution.

Toutefois, il s'est révélé plus difficile d'appliquer, en termes de politiques pratiques, les principes de développement durable que de parvenir à des accords sur les principes mêmes. La réalisation de futurs accords politiques sur les politiques dépendra de l'élaboration de politiques qui respectent chacun des piliers du développement durable, à savoir: le social, l'économique et l'environnemental.

L'application de cette approche aux différentes politiques sectorielles a constitué un défi encore plus grand. A Rio, ce défi a été confronté à la production de l'action 21. Toutefois, malgré la vaste portée des quarante chapitres de l'action 21, il n'y a eu aucun chapitre sur le transport. Les principes de développement durable ont par conséquent émergé dans une large mesure au cours de la période qui a suivi la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement de 1992.

Lors d'une réunion à Vancouver en 1996, le ministre des transports de l'OCDE a tenté pour la première fois d'appliquer les principes de développement durable au transport. Il a été noté que

"le système de transport actuel ne constitue pas une voie durable. Les formidables progrès que nous avons accomplis en termes de mobilité ont été réalisés à un coût environnemental ainsi que social et économique considérable. Le défi consiste désormais à trouver des moyens de satisfaire à nos besoins en matière de transport qui soient respectueux de l'environnement, socialement équitables et économiquement viables. La question ne concerne pas la mobilité mais l'accessibilité."

Le ministre a présenté une série de neuf principes qui seraient requis pour le transport durable. Ces principes concernaient : l'accès, l'équité, la responsabilité individuelle et communautaire, la santé et la sécurité, l'éducation et la participation publique, la planification intégrée, l'utilisation des terres et des ressources, la prévention de la pollution et le bien-être économique.

Ces principes ont été à la base de deux déclarations importantes qui ont réaffirmé l'engagement des ministres des transports européens vis-à-vis du développement durable en général et du transport durable en particulier. En 1997 à Helsinki, lors de la 3^e conférence paneuropéenne sur les transports, les ministres des transports ont approuvé un ensemble de principes pour le transport durable. Cet accord a présenté une évolution clé, à savoir la primauté octroyée à la nécessité de faire payer le pollueur et la reconnaissance du fait que, pour le transport, il est nécessaire d'internaliser les coûts externes actuels dans ses prix.

Une nouvelle étape a été franchie plus tard en 1997 lorsque les ministres des transports se sont rencontrés à l'occasion de la Conférence régionale des Nations Unies sur le transport et l'environnement à Vienne où ils ont non seulement approuvé une déclaration réaffirmant leur engagement vis-à-vis du transport durable mais également un programme d'action conjointe. Ce programme d'action conjointe, bien que n'étant pas contraignant, indique l'importance que les ministres des transports accordent à la réorientation des politiques en matière des transports vers la durabilité.

L'une des actions du programme d'action conjointe de Vienne concernait l'importance des incidences du transport sur la santé et le rôle que jouait l'intégration des politiques en matière de santé et d'environnement dans la définition du transport durable. Le principal acteur qui a fait

part de cet aspect a été l'Organisation mondiale du commerce (OMC); et ce mandat a permis à l'OMC d'inclure le transport dans sa 3^e Conférence régionale sur l'environnement et la santé à Londres en 1999.

La Charte sur le transport, l'environnement et la sécurité qui a été approuvée lors de cette réunion a marqué une étape mémorable dans la contribution du transport au développement durable. Les politiques de transport peuvent non seulement être modifiées de façon à ce que les incidences négatives du transport sur la santé soient évitées (des niveaux moins élevés de pollution ou d'accidents par exemple), mais peuvent de surcroît profiter à la santé. La marche et le vélo, au contraire de la dépendance vis-à-vis de la voiture, ont augmenté l'espérance de vie en améliorant la condition physique générale. Les trois piliers du développement durable, à savoir le social, l'économique et l'environnemental, pourraient contribuer à la politique de transport au lieu de venir à l'encontre de celle-ci. Pour ce faire, la politique de transport doit toutefois être fondamentalement réorientée.

La question de l'internalisation des frais externes figure déjà dans une large mesure à l'ordre du jour européen. Un Livre vert (COM) élaboré par la Commission sur les prix justes et efficaces en 1995 a été suivi par un "Livre blanc concernant des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures" (COM en 1998). La Commission a constitué un groupe de haut niveau pour contribuer à la formulation de la politique afin d'élaborer un système qui soit équitable entre et au sein des différents modes de transport et garantisse l'application du principe du pollueur-payeur dans le domaine du transport.

A l'occasion de la dernière Conférence intergouvernementale, les principes de développement durable ont été suffisamment développés pour permettre d'inclure celui-ci dans le traité: "les exigences en matière de protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre des politiques et activités communautaires" ... "en vue notamment de promouvoir le développement durable" (article 6).

Comment cela peut-il être réalisé? A la demande des chefs de gouvernements de l'UE (lors du sommet de Luxembourg et plus tard lors des sommets de Cardiff, Vienne, Cologne, et Helsinki), une évaluation de neuf secteurs politiques a été réalisée. La stratégie d'intégration du conseil du transport, en réponse à la demande effectuée par les chefs de gouvernements européens, présente un bon point de départ sur lequel la présidence française peut fonder son approche concernant l'application du développement durable au secteur du transport sous sa présidence.

Parallèlement, le 6^e Programme d'action environnemental est actuellement développé pour la Communauté et doit accompagner de manière cohérente l'élaboration d'une stratégie de développement durable à l'échelle européenne (élaborée actuellement également au sein de la Commission européenne – sous la direction du Président Romano Prodi). La manière la plus efficace d'y parvenir consiste à définir des objectifs précis en matière de protection environnementale.

3. Dossiers SPECIFIQUES

Alors que le gouvernement français établit les questions prioritaires de l'ordre du jour au cours de sa présidence, il est à noter deux types distincts de dossiers: ceux faisant déjà l'objet de procédures législatives d'adoption et ceux pour lesquels les débats doivent encore être entamés, en ce compris les dossiers devant émaner de la Commission au cours de la présidence.

Peu de pression ou d'incitation était exercée au niveau des présidences pour qu'elles réalisent le travail entamé par les prédécesseurs, ce qui résultait en des retards au niveau législatif dans l'UE. Depuis l'entrée en vigueur du traité d'Amsterdam, la situation a quelque peu changé. Le système de troïka garantit désormais un certain degré de continuité entre les présidences successives et le calendrier législatif établi dans le traité d'Amsterdam exige davantage d'efficacité dans les dernières phases du processus. Les situations dans lesquelles la présidence a la possibilité de s'imposer sont par conséquent de plus en plus reliées au choix des **nouveaux** dossiers qu'elle intègre aux débats ainsi qu'à sa réussite dans la **finalisation** des dossiers en cours lorsqu'elle assume la présidence de l'UE. Chaque présidence bénéficie ainsi d'une collaboration toujours plus active avec les autres institutions de l'Union européenne, à savoir le Parlement et la Commission.

Les dossiers d'actualité peuvent donc faire la différence pour toute présidence. Il est donc très profitable au gouvernement français qu'un certain nombre d'initiatives clés doivent être présentées au Conseil au cours de sa présidence.

Ce mémorandum abordera dans un premier temps ces questions d'actualité avant de proposer un examen des dossiers en cours et des possibilités qu'ils comportent pour que la présidence puisse endosser un rôle principal.

3.1 Questions D'ACTUALITE

3.1.i. La Politique commune des transports

Au cours de la présidence française, quelques nouvelles initiatives en matière de politique des transports qui doivent être adoptées par la Commission, pourraient contribuer à un nouvel ensemble plus durable de politiques de transport européennes.

En premier lieu, la Commission révisé les programmes nécessaires à l'application de la Politique commune des transports (PCT) et doit adopter une communication présentant ses intentions pour cet été. Ce réexamen devra refléter les modifications opérées dans le traité qui ont été réalisées depuis que le programme mettant en œuvre la politique commune des transports a été révisé pour la dernière fois.

Désormais, le traité requiert notamment que ***l'Union ait pour objectif*** un degré élevé de protection de l'environnement et de la santé de l'homme. Il requiert également que les considérations d'ordre environnemental soient intégrées dans tous les domaines politiques en considération du développement durable. En effet, cette révision particulière du traité a également requis que l'UE développe des stratégies spécifiques pour les domaines politiques sectoriels tels que le transport afin de garantir que ces nouvelles exigences du traité soient

satisfaites. La stratégie pour le secteur du transport a été adoptée par le Conseil du transport le 6 octobre 1999 et saluée par les chefs de gouvernements européens lors du sommet d'Helsinki en décembre 1999.

La présidence française doit travailler avec la Commission afin de garantir que la communication adoptée par la Commission présente un cadre pour la politique commune des transports qui contribue à la mise en œuvre de la stratégie d'intégration du transport. Cela requerrait que les initiatives pour lesquelles le Conseil a invité la Commission à décider d'une adoption dans la stratégie (paragraphe 20), soient incluses dans le nouveau cadre proposé par la PCT.

En outre, cela impliquerait également que le réexamen de la PCT reconnaisse qu'*“un prolongement indéfini des tendances actuelles que connaît la croissance du transport routier et l'aviation dans le domaine privé et commercial, n'est pas durable par rapport aux impacts sur l'environnement aux niveaux local, régional et mondial”* (paragraphe 6 de la stratégie d'intégration des Conseils du transport).

En outre, la présidence devrait garantir que sa réponse à cette communication favorise davantage l'adoption des politiques nécessaires au transport durable au sein de l'UE. Cela est primordial étant donné que l'approche adoptée jusqu'à présent permet seulement d'atténuer les effets négatifs du transport et ne vise pas à transformer les performances sociales, économiques et environnementales du secteur. Les inquiétudes concernant la nécessité de parvenir à des forces motrices fondamentales pour le transport ont été exposées dans la stratégie d'intégration adoptée par le Conseil du transport en 1999. Les objectifs qui ont été approuvés dans cette stratégie d'intégration devraient constituer la base des objectifs du nouveau programme visant à mettre en œuvre la politique commune des transports.

“10. Eu égard à l'objectif général consistant à promouvoir le développement durable des transports, le Conseil est fondamentalement d'avis que, lors de l'élaboration de la future politique des transports, les préoccupations environnementales à long terme, telles que le changement climatique, le recul de la biodiversité, l'utilisation de l'énergie et d'autres ressources ainsi que la dégradation de la qualité de l'environnement dans lequel nous vivons, y compris les incidences sur la santé humaine, devraient occuper une place aussi importante que d'autres éléments, comme les facteurs économiques et sociaux.

11. Il convient de veiller à ce que la croissance économique puisse se poursuivre sans entraîner nécessairement une augmentation du trafic, laquelle aurait pour effet de multiplier les effets négatifs des transports. Parallèlement, il convient également de faciliter le fonctionnement efficace du système de transport dans son ensemble et de permettre un accès équitable aux services de transport.”

Le Conseil a également reconnu les objectifs qui existent déjà au niveau communautaire et donnent l'orientation aux différentes stratégies portant sur la croissance du transport et l'environnement.

Nous recommandons à la présidence française que la révision de la politique commune des transports définisse le développement durable comme le principal objectif de la politique de transport et que cela soit étayé par des objectifs précis afin de parvenir à des objectifs sociaux, économiques et environnementaux qui soient approuvés.

Selon la stratégie d'intégration du Conseil, la Commission devrait poursuivre son **“travail concernant la tarification du transport en vue d'élaborer des propositions pour les prochaines étapes d'ici à la mi-2000”**. Un tel élément ne fait toutefois pas partie du programme de travail publié par la Commission et il importera pour la présidence française de mettre en exergue cette incohérence dans les conclusions de la première réunion du Conseil du transport sous sa présidence.

3.1.ii. Transport urbain

Le transport urbain constitue un nouveau dossier supplémentaire en matière de transport parmi les initiatives de la Commission devant être adoptées lors de la présidence française. La présidence française prendra part au premier jour européen sans voitures le 22 septembre. Il s'agit là d'une initiative qui a permis aux autorités françaises d'endosser un rôle prépondérant. Parallèlement à cet événement, le **transport urbain durable** doit figurer à l'ordre du jour avec l'adoption d'un Livre vert à ce sujet.

La force d'impulsion créée par la journée sans voitures devrait être utilisée par la présidence pour débattre des questions du Livre vert avec l'ensemble des Etats membres. Cela contribuera également à rapprocher l'Union du citoyen puisque les débats refléteront les réalités quotidiennes de la majorité des citoyens de l'Union. La présidence devrait en particulier examiner les moyens de faire progresser rapidement les idées qui sont décrites dans le Livre vert.

Dans ce contexte, nous recommandons d'organiser une réunion commune des ministres des transports et de l'environnement – y compris des ministres de l'aménagement du territoire - à l'occasion de l'une des réunions informelles de Conseil de l'environnement.

Nous recommandons également que de nouveaux et coûteux programmes de recherche ne soient pas mis au premier plan mais que la présidence fasse preuve d'un important engagement politique en faveur du cyclisme étant donné que plus de 50% des trajets motorisés s'effectuent sur moins de 5 km.

3.1.iii. Bruit

Une nouvelle initiative connexe est l'adoption par la Commission d'une **directive-cadre sur le bruit**. Le bruit, à l'origine duquel se trouve principalement le transport, constitue peut-être le type de pollution qui affecte le plus directement les citoyens européens et leur santé. La présidence française devrait encourager les Etats membres à soutenir cette initiative de la Commission.

Dans le même esprit que la journée sans voitures, nous recommandons à la présidence française de faire usage de son mandat pour lancer les réseaux de villes sans bruits.

3.1.iv. Réseaux transeuropéens

Une autre initiative émanant de la Commission est une proposition de révision des lignes directrices visant à mettre en œuvre les **réseaux transeuropéens de transport** (RTE-T). Lorsque ces lignes directrices ont été élaborées pour la première fois, l'évaluation environnementale stratégique n'en était qu'à ses débuts, tout particulièrement concernant les évaluations nécessaires aux RTE-T. Ces lignes directrices ont appelé la Commission à élaborer les méthodologies nécessaires et des progrès ont été réalisés concernant le temps d'intervention. Il est donc attendu que la Commission revise la partie portant sur les lignes directrices de l'évaluation environnementale stratégique (modèle SEA, article 8) à la lumière des résultats de recherche dont elle dispose. Les lignes directrices sur les RTE-T doivent également faire l'objet d'un réexamen de manière à ce que les dispositions en matière de participation publique soient intégrées dans la convention Århus.

En outre, au cours de la même période, un réexamen approfondi a été entrepris par le comité scientifique consultatif sur l'évaluation des voies à grande circulation (SACTRA) du gouvernement britannique. Les conclusions de ce rapport (*Transport and the Economy*- UK-DETR août 1999) ont des implications à grande échelle sur la manière dont les projets d'infrastructure des transports tels que les RTE-T sont évalués. Le rapport du comité SACTRA appelle à adopter une approche plus exhaustive de l'évaluation, qui permette de déterminer les réels bénéfices et coûts des initiatives telles que les RTE-T. Dans la mesure du possible, la présidence française doit garantir que ces conclusions sont appliquées dans l'évaluation des RTE-T. En effet, étant donné le montant considérable de fonds devant être engagé pour ces initiatives, il serait alors question d'une dérogation à la responsabilité financière si les institutions européennes les ignoraient.

La France, en tant que gardienne visionnaire de l'idée européenne, a une part de responsabilité dans la considération de nouvelles méthodes visant à développer plus amplement une Europe qui soit favorable pour ses citoyens et son environnement. La présidence française pourrait faire de l'idée de développement durable une réalité pour l'Europe et ses citoyens et prouver ainsi que la France peut encore assumer le rôle de leader qu'elle assumait par le passé. Le développement durable consiste à développer simultanément le pilier économique, le pilier social et le pilier environnemental. Ce qui implique de briser les liens rétrogrades et dommageables entre l'infrastructure et l'économie.

Afin de développer plus amplement cette idée, nous recommandons à la présidence française d'organiser un événement en vue de diffuser les résultats du rapport du comité SACTRA ou tout au moins de débattre de ce rapport à l'occasion de la réunion informelle du Conseil.

La présidence française pourrait également garantir que cette réorientation des priorités vers une plus grande rentabilité devrait également être prise en charge par ceux-là mêmes qui financent les vastes projets d'infrastructure de transport. Des banques aux évolutions plurilatérales telles que la Banque européenne d'investissement et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement doivent se conformer à **toutes** les politiques de leurs gouvernements membres, et ce de manière plus efficace qu'il n'a été le cas jusqu'à présent.

3.2 Dossiers EN COURS

Parmi les dossiers en cours, les deux qui revêtent la plus grande importance sont la Conférence intergouvernementale (CIG) et les négociations portant sur l'élargissement. Les autres dossiers d'importance comprennent: la directive sur le plafonnement d'émissions nationales/la directive sur l'ozone, la qualité de l'huile / du carburant automobile et les changements climatiques/la 6^e conférence des parties. En dernier lieu, ce document mentionnera deux autres dossiers en cours qui sont en tant que tels traités par T&E sous la forme de projets financés extérieurement, à savoir l'aviation et le trafic du fret.

3.2.i. Conférence intergouvernementale (CIG)

T&E a contribué à l'élaboration d'un ensemble exhaustif de recommandations adressé à l'intention de la CIG par les huit réseaux les plus vastes d'ONG environnementales sous le nom de "Rendre le traité plus vert III". Les principales recommandations de ce rapport sont que la CIG accepte:

- 1. d'avoir recours au vote à la majorité qualifiée pour toutes les prises de décision en matière d'environnement, concernant notamment les mesures fiscales à des fins environnementales.¹**
- 2. de déverrouiller les portes menant à la Cour européenne de justice dans le cas d'affaires portées à l'encontre des institutions européennes par les citoyens ou leurs organisations afin de défendre les intérêts d'une nature partagée telle que l'environnement.**
- 3. d'inclure le droit à un environnement propre et sain dans le traité ou une charte contraignante des droits fondamentaux.**
- 4. de requérir de la Commission, dans le cadre des procédures législatives communautaires, qu'elle favorise un dialogue civil rationnel et permanent avec les organisations non environnementales au niveau communautaire.**

Les arguments avancés en faveur des ces recommandations sont présentés en détails dans la publication disponible soit par courrier ou via le site Web de T&E: <http://www.t-e.nu>.

3.2.ii. Elargissement

Plus de dix années se sont désormais écoulées depuis la chute du mur de Berlin qui est devenue le symbole des changements politiques spectaculaires qui devaient gagner par la suite les pays de l'Europe centrale et orientale (PECO). En dépit des nombreux changements survenus à cette époque, la stabilité politique et économique reste fragile dans de nombreux pays de la région. En conséquence, l'élargissement de l'UE à l'est est désormais considéré

¹ Concernant la majorité qualifiée, il ressort des débats menés avec la représentation permanente française que la France accepterait que le principe de l'unanimité constitue une exception dans les prises de décision et soit conservé uniquement pour les questions d'ordre institutionnel, les questions relatives à la ratification nationale et les questions des ressources propres, de sécurité et de défense, et de non-participation au marché unique. La France semble également prête à débattre du vote à la majorité qualifiée concernant l'environnement, les affaires sociales et la fiscalité.

comme une priorité centrale et urgente pour l'UE afin de garantir à la fois la prospérité économique et la stabilité politique. Ce processus a et continuera d'avoir d'importantes répercussions sur les futures politiques en matière de transport et d'environnement au sein d'une UE élargie.

Dans l'intégration adoptée par les ministres des transports, l'élaboration de modes de transports moins dommageables pour les Etats candidats à l'adhésion a revêtu une importance considérable et le Conseil a par ailleurs noté que "l'allocation des fonds aux pays candidats à l'adhésion pourrait être liée, dans la mesure du possible, à l'élaborations de tels modes." Cela constitue une proposition importante mais l'utilisation du terme "pourrait" au lieu de "devrait" indique un degré considérable d'incertitude de la part du Conseil.

La stratégie du Conseil a également exhorté la Commission à établir un rapport sur l'évaluation stratégique environnementale des RTE-T en 2001 et sur le réseau d'évaluation des besoins en investissements pour le transport en l'an 2000. Il est significatif que cette dernière exigence ne se rapporte pas de manière spécifique de l'évaluation stratégique environnementale, reflétant ainsi des progrès trop peu significatifs.

Ainsi, malgré les déclarations politiques générales, il existe encore des lacunes évidentes dans la manière dont sont abordées les questions d'ordre environnemental dans les PECO et concernant la priorité accordée à l'environnement de manière générale dans le processus d'élargissement de l'UE. La situation est de toute évidence incohérente avec l'exigence formulée par le Conseil des ministres selon laquelle les considérations d'ordre environnemental devraient être intégrées "dès le début" dans la politique de transport des PECO. Une action d'urgence est donc indispensable afin de remédier à cette lacune.

De même, il devrait être souligné que les gouvernements nationaux dans les PECO s'efforcent de favoriser des projets de prestige fortement visibles tels que de nouvelles autoroutes par rapport à des mesures locales potentiellement moins productives. L'ensemble des pays candidats à l'adhésion affichent déjà un modèle similaire de priorité octroyée à la construction routière, qui peut être considéré comme historique au sein de l'UE tandis que les systèmes de transport public existants commencent à déperir.

Il importe également que la présidence française travaille avec tous les organismes de financement pour coordonner et passer en revue leurs activités de façon à examiner de nouveau si l'infrastructure de transport à grande échelle constitue réellement le moyen le plus productif et le plus rentable disponible pour encourager le développement économique. Il convient également de garantir que le financement d'une nouvelle infrastructure de la sorte n'"évince" pas les autres dépenses plus durables destinées à la fourniture des transports par exemple.

Malgré les difficultés persistantes, la situation actuelle en termes de fourniture de transports dans les PECO offre toujours à l'UE une chance inégalée de promouvoir un développement plus favorable à l'avenir, à condition toutefois que les priorités actuelles soient révisées, transformées de manière systématique et non pas décousue, et traitées comme une urgence.

La perspective européenne de développement du territoire vise à développer le territoire de l'UE conformément aux principes sociaux, économiques et environnementaux de l'UE. "Ce qui implique (...) de réconcilier les prétentions sociales et économiques de développement du territoire avec les fonctions écologiques et culturelles correspondantes et donc de contribuer à un développement territorial durable et, à une plus grande échelle, équilibré". Cela est

particulièrement pertinent pour le secteur du transport alors que se développent des réseaux transeuropéens. "Les politiques de développement du territoire et les mesures de développement urbain ont un rôle à jouer dans l'influence du comportement des affaires locales et de la population afin d'améliorer les possibilités de transition du trafic routier vers les modes de transport respectueux de l'environnement, les transports publics locaux, le cyclisme et la marche. Une multitude d'initiatives différentes sont également requises dans le trafic long-courrier, en accroissant notamment la transition vers le rail, les voies navigables intérieures et le transport côtier et maritime". (Perspective européenne de développement du territoire, Vers un développement équilibré et durable du territoire de l'Union européenne, approbation lors du Conseil informel des ministres responsables de l'aménagement du territoire à Potsdam, mai 1999, publication de la Commission européenne).

Au cours de la présidence française de 1995, le Conseil informel responsable de l'aménagement du territoire et des politiques régionales a élaboré d'importants scénarios pour l'évaluation du développement du territoire. Les présidences consécutives de l'UE ont souligné la nécessité de la mise en œuvre de cette perspective. Elle constitue toutefois un processus en cours et la présidence française a désormais la possibilité d'influencer son développement étant donné également la question de l'élargissement. Lors de la révision des RTE et l'application des fonds structurelles pour le développement d'infrastructure, il importe donc d'impliquer les acteurs qui jouent un rôle dans cette perspective européenne de développement du territoire.

[De plus amples informations ayant trait aux questions de l'élargissement sont présentées dans le document d'information de T&E pour la Conférence sur le transport et l'élargissement de l'UE, disponible à l'adresse: on <http://www.t-e.nu>.]

3.2.iii. Plafonnements d'émissions nationales / Directive sur l'ozone

Une première lecture de ce dossier au sein du Parlement européen a soutenu la proposition de la Commission européenne. La Commission a publié une déclaration sur les amendements approuvés. Le Conseil devra désormais parvenir à une position commune, ce qui se réalisera selon toute vraisemblance encore sous la présidence portugaise. Si aucune position commune n'est possible sous la présidence portugaise, alors la présidence française devra traiter rapidement ce dossier. Si une position commune est atteinte sous la présidence portugaise, le dossier pourrait revenir au Conseil à la fin de la présidence française pour être conclu.

T&E exhorte la présidence française à faire pression pour obtenir la résolution de ce dossier qui justifie le respect du protocole de Kyoto et prend dûment en considération la santé de l'homme.

Malheureusement, certains Etats membres ont exprimé le souhait de ne pas aller plus loin que le protocole de Gothenburg de la Convention de Genève signé l'année dernière. Toutefois, le manque d'ambition concernant les réelles améliorations que présente ce protocole a été si grand que la Commissaire en charge de l'environnement, Margot Wallström, a refusé de prendre part à la cérémonie de signature dans son propre Etat membre. Nous estimons que même la proposition de la Commission manque quelque peu d'ambition, notamment lorsque les conséquences dérivant du respect du Protocole de Kyoto sont prises en considération. T&E, ainsi que le Bureau européen de l'environnement et le secrétariat de l'organisation suédoise contre les pluies acides, ont demandé à ce qu'une recherche indépendante soit effectuée sur la proportion dans laquelle les polluants pourraient être minimisés dans les scénarios énergétiques

respectueux des objectifs en matière de changements climatiques. Le document publié, intitulé "Avoir plus pour moins" (disponible sur <http://www.t-e.nu>) a utilisé les mêmes modèles que ceux utilisés par la Commission et l'UN-ECE pour évaluer les coûts, les effets et les réductions d'émissions. Il en est ressorti qu'en utilisant les mêmes politiques que les Etats membres appliqueront dans une large mesure pour réaliser leurs engagements vis-à-vis de Kyoto – l'association d'une efficacité énergétique améliorée, d'une technologie plus performante et du remplacement des hydrocarbures – les niveaux d'ambition des plafonnements d'émissions nationales pourraient s'accroître tandis que les frais liés à la mise en œuvre pourraient chuter.

Vu les tendances actuelles en matière d'émissions de gaz à effet de serre, la crédibilité de l'UE et des gouvernements de ses Etats membres est remise en question par la communauté internationale plus vaste concernant le respect du protocole de Kyoto. La réalisation d'une mesure régionale sur les émissions d'autres polluants supposant un non-respect du protocole de Kyoto pourrait dès lors porter gravement atteinte à la crédibilité de l'UE sur la scène internationale.

De manière plus inquiétante, accomplir si peu de choses n'a aucun sens que ce soit pour les objectifs environnementaux ou les préoccupations en matière de protection de la santé. En effet, le protocole de Gothenburg fait parvenir un message inquiétant aux citoyens européens sur la valeur que leurs gouvernements accordent à la santé. Les taux de mortalité élevés dus à la pollution par l'ozone ne devraient plus simplement être la préoccupation des gouvernements au cours des moins d'été. Il convient d'adopter une action politique forte qui implique d'aller au-delà des propositions de la Commission de directives sur les plafonnements d'émissions nationales et sur l'ozone.

Nous exhortons la présidence française à tenter d'encourager les autres Etats membres à renforcer leur engagement dans ce dossier.

3.2.iv. Le programme «Auto-oil II» et la qualité du carburant automobile.

La Commission devrait adopter une proposition juste avant que ne débute la présidence française, suite à l'achèvement du Programme «Auto-Oil II» sur le carburant. Il n'est pas évident à ce niveau de connaître l'étendue du contenu de cette proposition, celle-ci comportera toutefois au minimum l'achèvement des normes de qualités pour le carburant applicables en 2005. Actuellement, seule la teneur en benzène et en soufre des carburants fait partie des normes de qualité pour le carburant applicables en 2005. Les autres critères de qualité du carburant devront être définis sur base des résultats du Programme. En effet, la directive actuelle (1998/70/CE) *requiert* que la Commission adopte une telle proposition².

Toutefois, depuis l'adoption des premières directives «Auto-Oil II», les Etats membres prennent de plus en plus conscience de l'importance d'utiliser des carburants qui présentent une teneur en soufre plus faible que celle spécifiée dans la directive. La présidence française devrait faciliter un débat sur ce que doivent être les niveaux de teneur en soufre afin de garantir que la qualité des combustibles pour moteur soit suffisamment élevée pour satisfaire aux exigences légales des Etats membres dans le cadre des directives portant sur la qualité de l'air.

² L'article 9 de la directive stipule le processus de révision - Directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 relative à la qualité de l'essence et des carburants diesels et modifiant la directive du Conseil 93/12/CEE. *Journal officiel L 350*, 28/12/1998 p. 0058 – 0068.

Parallèlement, la présidence française devrait examiner les résultats complets du programme. L'approche plurilatérale adoptée pour le réexamen complet de la meilleure manière de minimiser l'incidence du transport routier sur l'environnement et la santé, pourrait constituer une contribution importante aux débats sur le transport urbain que la présidence française devrait faciliter. Un important résultat du programme concerne les outils analytiques qui ont été développés dans le cadre de ce programme et ces outils comme les résultats ne devraient en aucun cas être délaissés suite à l'adoption des propositions de la Commission. Car s'ils représentent en grande partie le savoir-faire des Etats membres, les ressources des parties intéressées ainsi que l'argent des contribuables auront été gaspillés.

3.2.v. Les changements climatiques et la CDP 6.

La sixième conférence des pays membres de la convention cadre pour les changements climatiques des Nations Unies aura lieu au cours de la présidence française. Cette conférence sera d'importance étant donné qu'elle établira au niveau mondial la future politique en matière de changements climatiques qui aura des répercussions considérables sur la future politique européenne concernant les changements climatiques. La France elle-même reconnaît l'importance de détenir la présidence lors de cette Conférence étant donné qu'elle sera un des premiers pays d'Europe à avoir développé un programme portant sur les changements climatiques. Elle doit par conséquent reconnaître combien il est important de disposer d'un programme bien défini, comportant des objectifs à moyen et long terme ouvertement déclarés ainsi que des politiques et des mesures clairement définies.

En vue de préparer la conférence et de répondre aux exigences du protocole de Kyoto, la Commission européenne a lancé le programme européen sur les changements climatiques qui identifie les politiques et les mesures à mettre en place pour réduire le CO₂ provenant du secteur des transports.

Il semble à nos yeux qu'étant donné la vaste gamme de mesures éventuelles visant à traiter des changements climatiques dans le secteur des transports, il convient:

- ❑ d'établir une liste de ces mesures éventuelles (comme première étape préliminaire);
- ❑ d'identifier le travail déjà accompli dans ces domaines (p. ex. dans le programme de travail de la Commission, ou dans d'autres fora) (comme deuxième étape préliminaire);
- ❑ d'identifier quelles politiques et mesures sont du ressort de la Communauté; lesquelles incombent aux Etats membres mais seraient avantagées par un meilleur niveau de coordination; et lesquelles il est préférable de laisser entre les mains des autorités nationales et locales (comme troisième et dernière étape préliminaire).

L'approche adoptée dans la "Communication sur les politiques et mesures européennes visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre: vers un programme européen sur les changements climatiques (PECC)" ne semble pas avoir abordé ces différentes étapes que nous estimons indispensables à une politique intégrée en matière de transport et de changements climatiques.

De même, les politiques et mesures énoncées dans la Communication semblent spécifier uniquement les domaines dans lesquels un processus politique communautaire identifiable est déjà en cours. T&E a identifié un certain nombre de domaines qui auraient pu être énoncés dans la Communication. Pour de plus amples informations, veuillez vous reporter également au

document intitulé "Le transport routier en Europe: un défi critique pour les politiques et les mesures" rédigé par Fergusson et Skinner en 1999.

Exemples de politiques et mesures supplémentaires:

- mesures fiscales pour les poids lourds;
- taxe sur le carburant;
- politiques en matière de vitesse et de sécurité;
- élargissement et processus;
- politiques générales d'investissement;
- exemples de meilleures pratiques;
- mesures dans le secteur de l'aviation (ces mesures pourraient être abordées dans le sous-groupe traitant de l'échange des droits d'émission; la communauté pourrait se concentrer sur le secteur de l'aviation étant donné que ce secteur échappe au "mandat" de l'UE, et l'inclure dans les programmes internes d'échange de droits d'émission; ce point doit être plus amplement développé).

[Pour de plus amples informations, veuillez vous reporter également à "l'évaluation de T&E du programme européen de changements climatiques et des politiques et mesures dans le secteur du transport", Beatrice Schell et Malcolm Fergusson, avril 2000 sur www.t-e.nu]

Nous recommandons à la présidence française d'exhorter la Commission et les Etats membres à envisager des domaines supplémentaires pour l'action commune ou coordonnée, de décider sur la compétence, et de progresser dans la mise en œuvre du programme européen sur les changements climatiques.

3.2.vi. L'aviation

L'aviation a des conséquences multiples sur l'environnement, que ce soit au niveau local avec la pollution sonore et atmosphérique, ou au niveau mondial avec les effets de changements climatiques. En tant qu'industrie mondiale, le secteur de l'aviation est réglementé au niveau mondial et il en va de même pour les incidences qu'il occasionne sur l'environnement. Dans de nombreux cas, cela implique toutefois que des normes en matière d'environnement beaucoup moins sévères sont définies. Dans ce contexte, l'environnement est sacrifié en faveur d'une industrie toujours plus rapide et plus mondialisée.

Au cours des siècles et plus récemment, l'Europe a démontré qu'elle pensait différemment des autres parties du monde. Tandis que la règle approuvée en dehors de l'Europe est celle de la mondialisation, l'Europe - avec ses régions - tente de préserver ses différences culturelles, sociales et environnementales. L'Europe a par conséquent besoin de politiques qui prennent en compte ces différences; et donc de ses propres normes et politiques en matière d'environnement dans le domaine de l'aviation.

A la lumière des principes énoncés dans l'introduction du présent document, il est inacceptable qu'une industrie ayant un tel impact sur l'environnement (pollution sonore, pollution atmosphérique, changements climatiques) ne doive pas payer sa part pour les dommages qu'elle occasionne à l'environnement, le prix de ces dommages étant actuellement pris en charge par la société en général.

Les mesures mondiales, notamment les instruments reposant sur les mécanismes de marché, qui font actuellement l'objet de débats, ne constituent tout simplement pas la solution au problème qui, une fois encore, devrait tenir compte de la situation particulière de l'Europe (p. ex. une très forte densité de population, d'où la nécessité de normes plus rigoureuses concernant le bruit).

Il est par conséquent important que les solutions proposées par la Commission dans sa "Communication sur le transport aérien et l'environnement" (COM (1999) 640) aient force contraignante au niveau européen dès que possible. Il semble évident que la taxation du kérosène (toutes les autres huiles minérales sont taxées) serait juste pour la société, efficace pour le secteur des transports en général et efficace au niveau de l'environnement. Malgré ces avantages évidents qu'offre la taxation, une taxe ne peut être introduite car la taxation requiert un vote à l'unanimité dans le cadre juridique de l'Union européenne.

L'on doit toutefois se demander de quelle manière une telle absence de décisions et de volonté politique peut être justifiée et ce non seulement au sein de l'UE en général mais également dans les Etats membres!

De même, alors que l'ensemble des biens et services européens sont soumis à une TVA dans l'intérêt de la société en général, tel n'est pas le cas pour l'industrie de l'aviation. Une fois encore, la présidence française possède ici une réelle chance de se montrer visionnaire et de prendre d'importantes mesures en faveur du bien-être et de la santé des citoyens européens.

Nous recommandons à la présidence française de (re)lancer les débats sur la taxation du kérosène; d'élaborer une première mesure concernant la redevance écologique de l'aviation européenne; de poursuivre le débat entamé au sein du PE, au moyen d'une pétition, sur les interdictions des vols de nuit au niveau européen; et de lancer les débats au sein du Conseil sur l'introduction de la TVA pour les tickets de vol.

3.2.vii. De la route au rail – vers un fret durable

La stratégie d'intégration du conseil du transport exige la promotion d'un transport combiné et de modes de transport plus respectueux de l'environnement tels que le rail, les voies d'eau navigables intérieures et le transport maritime (paragraphe 16b). T&E entreprend actuellement un projet pluri-annuel sur la question du transfert modal dans le secteur du fret.

Ce projet découle du fait que malgré l'existence d'un accord visant en principe à transférer le transport de marchandises européen de la route vers le rail, cet accord s'est révélé difficile à mettre en application. Le rail a perdu des parts de marché considérables dans le domaine des transports de marchandises depuis 1970, une tendance qui ne s'est pas vraiment inversée malgré les bonnes intentions dont ont fait preuve les gouvernements. Toutefois, une efficacité accrue d'un point de vue environnemental et économique est plus que jamais nécessaire, une telle amélioration pouvant être favorisée par le transfert modal de la route vers le rail par exemple.

Suite à l'adoption d'un ensemble de directives européennes sur le rail, la présidence française devrait poursuivre activement la réalisation d'un cadre politique qui procurerait au secteur du rail des règles du jeu équitables par rapport aux autres modes, lui permettant ainsi d'appliquer sa nouvelle structure compétitive. Par exemple, concernant la révision des lignes directrices RTE, l'accent devrait porter sur l'infrastructure du rail, y compris les terminaux et équipements nécessaires au transport combiné route/rail (y compris les facilités de transport à vélo) ainsi qu'au transport combiné port/rail. L'importance d'une balance saine des investissements réalisés dans les infrastructures routière et ferroviaire est d'autant plus considérable dans le cadre du débat portant sur l'élargissement. L'amélioration de l'infrastructure ferroviaire en provenance et à destination des pays candidats à l'adhésion doit être considérée comme une priorité afin de stopper le déclin continu des transports de marchandises par rail en provenance et à destination de ces pays.

Enfin, les initiatives en faveur d'une tarification juste et efficace devraient permettre des niveaux de redevances plus élevés dans les zones sensibles et devraient être applicables à l'ensemble des routes et pas seulement aux autoroutes et autres routes prioritaires.

3.2.viii. Communication sur la sécurité routière

La communication de la Commission sur la sécurité routière (COM(2000)125 final, 17 mars 2000) omet de proposer une réduction de la vitesse des transports motorisés en tant que priorité au niveau européen. En soi, une telle mesure est la plus rentable ; elle bénéficie à l'ensemble des usagers de la route.

Nous recommandons que la présidence place la limitation de vitesse au cœur du débat portant sur la communication sur la sécurité routière et facilite l'application d'une norme concernant la limite de vitesse en ville de 30 km/h au sein de l'UE.

4. CONCLUSION

T&E a tenté au moyen de ce mémorandum d'aborder quelques-uns des plus importants dossiers des politiques européennes en matière de transport et d'environnement; et d'indiquer là où à ses yeux la présidence française peut faire la différence. Dans ce contexte, il est toutefois très important que la présidence française développe une certaine clairvoyance et fasse du développement durable le fer de lance de sa présidence dans ce nouveau millénaire. Nous avons tenté de décrire très brièvement dans ce mémorandum les situations dans lesquelles la présidence française pourrait s'allier à la Commission et son président ainsi qu'aux autres institutions et développer la clairvoyance tout à fait indispensable au sein de l'UE.

Publications de T&E

(Malheureusement la plupart de nos publications est disponible seulement en anglais)

1992

- T&E 92/6 Making Fuel Go Further - a critical evaluation of different political instruments for improving the fuel efficiency of new cars and other light vehicles
T&E 92/7 External Costs of Air Pollution - the case of European transport

1993

- T&E 93/1 Damage Costs of Air Pollution - A survey of existing estimates
T&E 93/2 Marginal and average costs of reducing nitrogen oxides and sulphur dioxide emissions in Europe
T&E 93/4 Wanted: a European policy for transport and environment. A response to the Commissions White Paper "The Future Development of the Common Transport Policy"
T&E 93/5 Taxation and Infrastructure Costs of Heavy Goods Transport
T&E 93/6 Getting the Prices Right. A European Scheme for Making Transport Pay its True Costs (220 p.) (€40)
T&E 93/7 Getting the Prices Right. A European Scheme for Making Transport Pay its True Costs, short version (30 p)
T&E 93/8 External Benefits of Transport?
T&E 93/12 Pour la vérité des coûts - un modèle Européen pour la couverture par les différents modes de transport de l'intégralité de leur coûts (final report of "Internalising Social Costs of Transport"; short version)
T&E 93/14 Air Pollution by Air Traffic - overview of problems and possible solutions

1994

- T&E 94/2 Greening Urban Transport - a survey
T&E 94/3 The Concept of Sustainable Transport
T&E 94/4 Taxes on Motor Fuels in the European Community (free)
T&E 94/6 Greening Urban Transport - Cycling and pedestrian policy
T&E 94/6A Greening Urban Transport - European examples of good cycling and pedestrian policy (annex to 94/6)
T&E 94/7 Greening Urban Transport - Parking policy
T&E 94/8 Greening Urban Transport - Public transport
T&E 94/9 Greening Urban Transport - Environmentally improved grades of petrol and diesel
T&E 94/10 Greening Urban Transport - Environmentally improved buses
T&E 94/11 Greening Urban Transport - Urban road pricing
T&E 94/12 Greening Urban Transport - Land use planning
T&E 94/13 The Potential of Substitute Fuels for Reducing Emissions in the Transport Sector
T&E 94/15 Environmental Car Guide 1994/95, based on models on the Swedish market

1995

- T&E 95/1 Laboratory testing of 31 car models - an analysis of emissions from cars subjected to heavy loads and a supplementary test cycle
- T&E 95/2 Environmental Rating of Cars - experiences and recommendations
- T&E 95/3 Aviation and the Environment
- T&E 95/4 Taxing Diesel and Petrol - Contemplations on environmental, health and social aspects
- T&E 95/7 Parkplatzpolitik. Teilstudie im Rahmen des Projekts "Greening Urban Transport"
- T&E 95/8 To Clear the Air over Europe - a critical examination of the present guidelines and standards for air quality, with proposals for their revisions
- T&E 95/10 Ten questions on TENs - a look at the European Union's proposals for trans-European transport networks from an environmental perspective
- T&E 95/11 Combined transport - ways towards a European network. Final report
- T&E 95/12 Lessons learned - two years after 'Getting the Prices Right'

1996

- T&E 96/1 Roads and Economy. State-of-the-art report (€30)
- T&E 96/3 Response to the European Commission's Green Paper "Towards Fair and Efficient Pricing in Transport"
- T&E 96/4 Emissions from 36 car models - test results from cars subjected to heavy loads and a supplementary test cycle
- T&E 96/5 Car Rating in Europe - Report from the seminar "Environmental and Safety Rating of Cars"
- T&E 96/6 Roads and Economy - summary and recommendations
- T&E 96/7 The Greening of Freight Transport in Sweden - Preliminary report of the project "The Greening of Freight Transport"
- T&E 96/8 Principles of Fair and Efficient Pricing - a political response to the European Commission's green paper
- T&E 96/9 Air Pollution from Sea Vessels - the need and potential for reductions
- T&E 96/10 The Greening of Freight Transport in Norway - Background report of the project "The Greening of the project The Greening of Freight Transport"
- T&E 96/11 The Greening of Freight Transport in Germany - Background report of the project "The Greening of the project The Greening of Freight Transport"
- T&E 96/12 The Greening of Freight Transport in Europe - final report
- T&E 96/13 Response to the European Commission's Auto-oil Proposals

1997

- T&E 97/1 Memorandum on transport and environment to the Council of Ministers and the Dutch Presidency
- T&E 97/2 Reducing Cars' Thirst for Fuel - position paper on reducing CO2 emissions from passenger cars
- T&E 97/3 Towards more sensible decision-making on infrastructure building
- T&E 97/4 Updated response to the EU's Auto-Oil Programme
- T&E 97/5 Memorandum on Transport and Environment to the Council of Ministers and the UK Presidency
- T&E 97/6 Response to the European Commission's Acidification Strategy (joint paper with EEB and Swedish NGO Secretariat on Acid Rain)
- T&E 97/7 Traffic, air pollution and health

1998

- T&E 98/1 Sustainable Aviation - The need for a European environmental aviation charge
- T&E 98/2 Transport and climate change (see T&E 00/1)
- T&E 98/3 Cycle Beating and the EU Test Cycle for Cars
- T&E 98/4 Comments on the Consultation Paper on Air Transport and Environment

1999

- T&E 99/1 Memorandum to the German Presidency
- T&E 99/2 Road Fuel and Vehicles taxation in Light of EU Enlargement
- T&E 99/3 Response to the Commission report on the on the implementation of the Trans-European Transport Network Guidelines and Priorities for the Future
- T&E 99/4 Response to the European Commission White Paper on Fair Payment for Infrastructure Use
- T&E 99/5 Response to the Commission Report on the Common Transport Policy - Perspectives for the Future
- T&E 99/6 Electronic Kilometre Charging for Heavy Goods Vehicles in Europe (€15)
- T&E 99/7 Economic Instruments for Reducing Emissions from Sea Transport
- T&E 99/8 Controlling Traffic Pollution and the Auto-Oil Programme (€15)
- T&E 99/9 Getting more for less: An alternative assessment of the NEC Directive
- T&E 99/10 Aviation and its Impact on the Environment (€15)

2000

- T&E 00/1 The Drive for Less Fuel: Will the Motor Industry be able to Honour its Commitment to the European Union? (€5)
- T&E 00/2 Memorandum to the French Presidency

Pour commander

La plupart des publications de T&E depuis 1997 peuvent être téléchargées gratuitement depuis le site Web de T&E à l'adresse: <http://www.t-e.nu> Les rapports de T&E peuvent être utilisés et reproduits librement à condition que la source soit mentionnée et qu'aucun bénéfice financier ne soit réalisé.

Les copies physiques des rapports de T&E sont disponibles auprès du secrétariat de T&E (€10 sauf indication contraire). Afin de passer commande, veuillez effectuer le paiement de la somme due en euro à l'intention du secrétariat de T&E situé à Bruxelles, en veillant à supporter tous les frais bancaires. Pour les commandes passées sans que n'ait été effectué un paiement à l'avance, un supplément de €5 sera retenu pour les frais d'administration. Dans certains cas, une petite taxe sera ajoutée pour l'expédition.

Détails du compte bancaire:

Acompte au nom de T&E

Banque: Postcheque. Numero du compte: 000 - 1370751 – 44.

Adresse de la banque: Postcheque, 1100, Brussels, Belgium

€1 = 40.3399 BEF

Transport et l'Environnement

La Fédération Européenne pour le Transport et l'Environnement (T&E) est une organisation européenne chapeautant les organisations non-gouvernementales qui travaillent dans le domaine du transport et de l'environnement, pour une approche plus environnementale du transport.

T&E a été créée en 1989 alors qu'un certain nombre de décisions politiques ayant un impact sur les dégâts environnementaux causés par le transport - tant positif que négatif - étaient prises à un niveau européen. Elles concernent les limitations des émissions dues aux véhicules, les normes de qualité de l'essence, les taxes, la création d'infrastructures, les conditions de sécurité, et d'autres choses encore. "l'Europe" offre la possibilité de travailler à des normes de protection environnementales plus importantes.

Aujourd'hui T&E compte parmi ses membres 36 organisation non-gouvernementales dans 20 pays, dont l'AELE et l'Europe Centrale et de l'Est.

T&E "ratisse" large et ses activités couvrent tous les moyens de transport, par route, rail, air et eau, ainsi que les moyens non-motorisés et le transport de marchandises.

T&E essaie de trouver un équilibre entre un travail "réactif" suite à la politique institutionnelle à Bruxelles et dans les états membres, et un travail "pro-actif" qui consiste à porter à l'attention des décideurs et du public de nouveaux problèmes.

Les membres de T&E

Associació per la Promoció del Transport Públic (Spain)
Aviation Environment Federation (United Kingdom)
Cesky a Slovenský Dopravní Klub (Czech Republic)
Danmarks Naturfredningsforening (Denmark)
Ecologistas en Acción (Spain)
Environmental Transport Association (UK)
Estonian Green Movement (Estonia)
Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports (France)
GAJA (Slovenia)
Gröna Bilister (Sweden)
Groupement des Usagers des Transports Intercommunaux Bruxellois (Belgium)
Inter-Environnement Bruxelles (Belgium)
Komitee Milieu en Mobiliteit (Belgium)
Levegő Munkacsoport (Hungary)
Liikenneliitto (Finland)
Magyar Közlekedési Klub (Hungary)
Norges Naturvernforbund (Norway)
Polish Ecological Club (Poland)
Pro Bahn (Germany)

Pro Bahn der Schweiz (Switzerland)
Quercus (Portugal)
Society for Nature Protection and Eco-development (Greece)
Romanian Traffic Club (Romania)
Stichting Natuur en Milieu (Netherlands)
Svenska Naturskyddsföreningen (Sweden)
TRANSform Scotland (United Kingdom)
Transport 2000 (United Kingdom)
Verkehrsclub Deutschland (Germany)
Verkehrsclub Österreich (Austria)
Verkehrsclub der Schweiz (VCS/ATE/ATA) (Switzerland)

Associate members

Alpine Initiative
BirdLife International
Community of European Railways
European Cyclists' Federation
Union Internationale des Chemins de fer (UIC)
International Union for Public Transport
Worldwide Fund for Nature