

7

INTÉGRATION SECTORIELLE : TRANSPORTS*

Recommandations

Les recommandations suivantes font partie des conclusions et recommandations générales de l'examen des performances environnementales de la Pologne :

- mettre pleinement en œuvre les mesures de contrôle des émissions de gaz d'échappement, de contrôle de la qualité des carburants et d'inspection des véhicules en circulation afin de réduire les émissions des véhicules routiers ;
- intégrer pleinement les considérations environnementales dans les projets d'infrastructures routières de la Pologne (par exemple, réseau transeuropéen), en recourant aux études d'impact sur l'environnement et aux évaluations environnementales stratégiques ; assurer en particulier leur cohérence avec la directive Habitats et avec le scénario de développement durable du Plan national des transports de la Pologne de 2001 ;
- définir des priorités pour le calendrier et le financement des investissements relatifs aux infrastructures de transport ;
- mettre en œuvre des mesures de gestion de la demande pour les transports de passagers et de marchandises (par exemple, parcs de dissuasion, transports combinés de marchandises, renforcement de la réglementation du stationnement dans les centres-villes) ;
- faciliter le partage de l'expérience acquise par les villes en matière d'amélioration des transports publics urbains, avec un soutien administratif approprié de l'État en faveur des autorités locales ;
- examiner et refondre les *taxes et redevances de transports*, en vue de mieux internaliser les effets externes des divers modes de transport sur l'environnement.

* Ce chapitre fait le bilan des progrès réalisés dans les dix dernières années, et en particulier depuis le précédent Examen des performances environnementales publié par l'OCDE en 1995. Il examine aussi les progrès accomplis vers la réalisation de l'objectif de la Stratégie de l'environnement de l'OCDE pour les dix premières années du XXI^e siècle : « Découpler les pressions sur l'environnement de la croissance économique ».

Conclusions

Dans les années 90, la Pologne a progressivement intégré les préoccupations environnementales dans sa politique des transports. Elle a instauré une série de mesures destinées à assurer la viabilité écologique de son système de transports dans le *Plan national des transports* de 2001. Les émissions atmosphériques imputables au secteur des transports ont sensiblement diminué dans les années 90, grâce au renforcement des *normes applicables à la qualité des carburants et aux émissions* des véhicules à moteur. L'essence au plomb représente actuellement moins de 10 % du total des ventes d'essence. Un système d'inspection des véhicules, prévoyant des tests d'émission, a été introduit en 1992. Les *études d'impact sur l'environnement* sont utilisées depuis le début des années 90 pour les grands projets d'infrastructures de transport. L'internalisation des externalités environnementales a progressé dans la fiscalité des transports polonais (par exemple, modulation des droits d'accise sur le gazole en fonction de la teneur en soufre et de ceux sur les véhicules en fonction de la cylindrée).

Cependant, le *parc automobile* de la Pologne s'accroît rapidement depuis les années 90 et il est probable que cette tendance se poursuivra, car le nombre de véhicules par habitant demeure l'un des plus faibles parmi les pays de l'OCDE. Le taux de croissance du volume de trafic routier de passagers et de marchandises a largement dépassé celui du PIB dans les années 90. A la différence des transports routiers, dont l'essor a été rapide, l'utilisation des *transports publics a diminué* sensiblement au cours des années 90. Avec le retrait quasiment complet des aides administratives et financières nationales en faveur des transports publics, les infrastructures et la qualité des services se sont détériorées, accélérant le recul de ce mode de transport. Le déclin des transports ferroviaires de passagers a aussi été sensible (-67 % depuis 1990), en partie à cause de problèmes de gestion publique et de la médiocre efficacité de la prestation de services, et il en est résulté un important transfert modal en faveur des transports routiers. Augmenter l'efficacité des transports ferroviaires pourrait sans doute réduire les coûts de ce mode de transport et en accroître l'utilisation. Le réseau d'autoroutes prévu devrait être construit de manière à respecter les objectifs de protection de la nature (par exemple la directive Habitats). Les mesures destinées à atténuer les problèmes de *congestion routière urbaine*, notamment les instruments économiques (par exemple, péage routier, redevances de stationnement), sont encore limitées.

1. Évaluation des performances

Le secteur des transports joue un rôle important dans l'économie polonaise, puisqu'il représente 5.9 % du PIB et 5.2 % de l'emploi. Le réseau de transport est relativement bien développé. Le réseau routier est plus dense (122 kilomètres de route par

100 km²) que dans la plupart des pays d'Europe centrale et orientale et dans plusieurs pays de l'UE, et le réseau ferré est un des plus denses de toute l'Europe (732 kilomètres par 100 km²). Malgré la progression rapide de la motorisation en Pologne, la part modale du rail reste parmi les plus importantes de tous les pays de l'OCDE. Les infrastructures de transport sont dans l'ensemble de piètre qualité car les ressources financières sont insuffisantes : la proportion des routes revêtues (66 %) est nettement inférieure à la moyenne des États membres de l'UE et la densité du réseau autoroutier (9 kilomètres par 100 km²) est parmi les plus faibles de tous les pays candidats à l'adhésion à l'UE. Dans le contexte de cette adhésion, les grands projets d'infrastructures de transport (en particulier la construction et la modernisation des autoroutes appelées à faire partie de corridors paneuropéens de transport) occupent le premier rang des priorités du pays. La Pologne possède également des transports fluviaux et maritimes.

1.1 Objectifs d'action

Politiques nationales

La politique polonaise des transports a été marquée, pendant les années 90, par deux *mutations structurelles* majeures. D'une part, la privatisation du secteur (et sa restructuration concomitante, essentiellement à des fins de rationalisation économique) a été impulsée par la transition économique. D'autre part, la libéralisation du marché des transports, ainsi que le développement et la modernisation des infrastructures dans un sens conforme aux programmes et normes communautaires (réseau transeuropéen, par exemple), ont été stimulés par le processus d'adhésion. Les évolutions structurelles (déclin de l'industrie lourde et développement du secteur tertiaire) ont comprimé le besoin de transport lourd de marchandises et gonflé la demande de transport de voyageurs. Le trafic de transit entre pays voisins de l'Europe orientale et occidentale devrait en principe augmenter, entraînant d'importantes répercussions environnementales imputables en particulier au trafic routier.

Le souci de l'environnement et la notion de transports durables s'intègrent de plus en plus dans la planification nationale des transports depuis le début des années 90. La *politique des transports de 1995* visait à réduire les émissions des véhicules routiers à l'aide d'instruments réglementaires et économiques. La *politique nationale des transports pour 2001-15* explicite le concept de transports durables et annonce l'adoption d'un vaste train de mesures comportant des instruments réglementaires (normes d'émission ou de qualité des carburants, contrôle technique, etc.) et économiques (péages, etc.), des dispositions en matière d'aménagement du territoire et d'évaluation environnementale stratégique, des programmes de développement technologique et des campagnes de sensibilisation du public (notamment aux problèmes de comportement au volant). Ces mesures procèdent de la reconnaissance du fait qu'il est nécessaire de

« rationaliser » les besoins de transport et de modérer le transfert modal qui s'opère au profit de la route. Cette nouvelle orientation de la politique polonaise des transports se reflète aussi dans la *Deuxième politique nationale de l'environnement* (2000).

Les *objectifs environnementaux* de la politique des transports sont issus pour l'essentiel des directives de l'UE, mais également des plans et stratégies de protection de l'environnement établis à l'échelle nationale et régionale (amélioration de la qualité de l'air, lutte contre le bruit, protection des paysages, etc.) ainsi que de divers engagements internationaux (Convention-cadre sur les changements climatiques, Convention sur la diversité biologique et Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance).

Examen des performances environnementales réalisé par l'OCDE en 1995

En ce qui concerne la politique des transports, l'*Examen des performances environnementales* réalisé par l'OCDE en 1995 recommandait à la Pologne (dans le contexte de la gestion de l'air) :

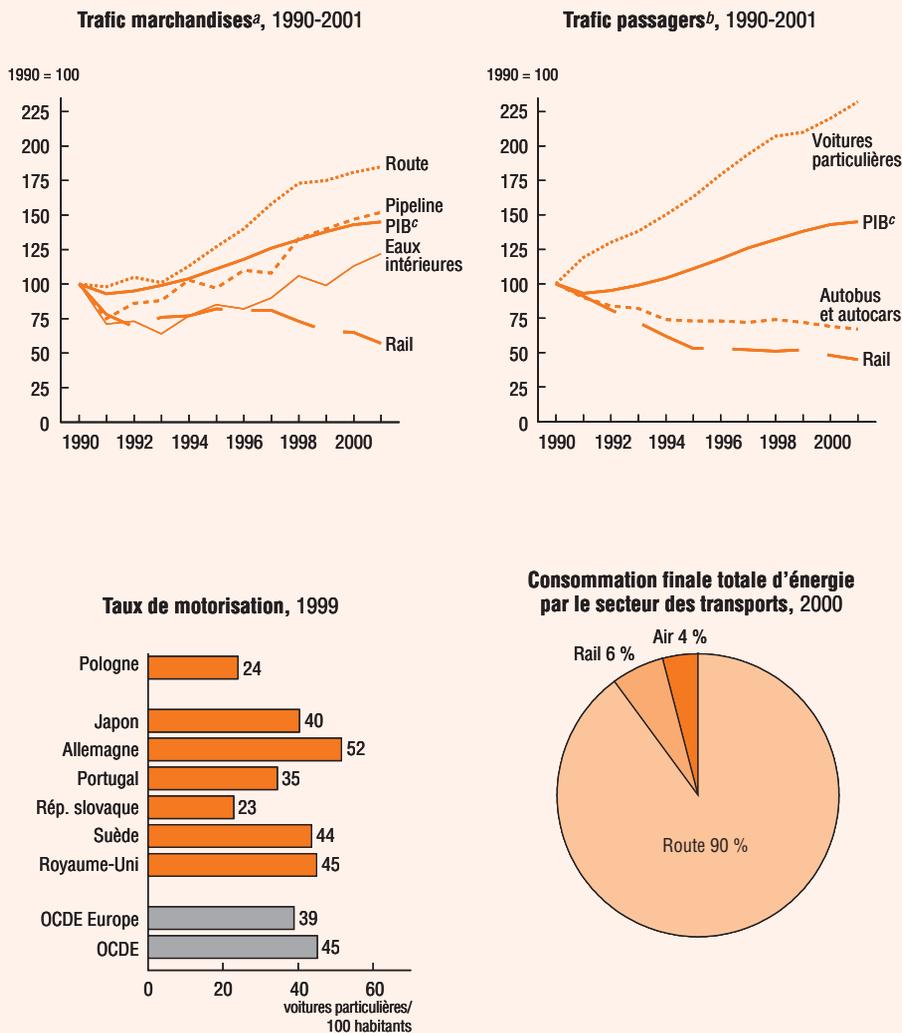
- de relancer les efforts visant à contenir ou réduire les dommages causés à l'environnement par le parc automobile polonais en pleine expansion, de soumettre tous les véhicules nouvellement immatriculés aux normes d'émission en vigueur, d'introduire des normes d'émission pour les poids lourds et les autobus, de développer un système de contrôle technique et d'entretien des véhicules en circulation et d'envisager le recours aux instruments économiques pour que les véhicules obsolètes et très polluants soient rapidement éliminés du marché ; et
- d'intégrer les politiques des transports et de l'environnement au plan national et localement, en particulier pour les décisions concernant les grandes infrastructures.

1.2 Évolutions structurelles dans le secteur des transports

Tendances

Le *parc automobile* polonais se composait, en 2001, de 10.5 millions de voitures particulières, 2.1 millions de poids lourds, autocars, autobus et tracteurs routiers, 1.3 million de tracteurs et 0.8 million de deux-roues. Entre 1990 et 2001, le nombre des voitures particulières et camions immatriculés a augmenté de 100 % et celui des tracteurs routiers de 89 %, tandis que le nombre des deux-roues diminuait de 41 % (tableau 7.1). Le volume annuel de la *circulation routière* (en véhicules-km) a doublé pendant les années 90, augmentant donc trois fois plus vite que le PIB. Le taux de motorisation (24 voitures pour 100 habitants) et l'intensité du trafic routier (4 500 véhicules-km par habitant) restent sensiblement inférieurs (de respectivement 38 et 27 %) à la moyenne de l'OCDE Europe (figure 7.1).

Figure 7.1 Tendances dans le secteur des transports



a) Évolution de l'indice depuis 1990 sur la base de valeurs exprimées en tonnes-kilomètres.
 b) Évolution de l'indice depuis 1990 sur la base de valeurs exprimées en passagers-kilomètres.
 c) PIB aux niveaux de prix et parités de pouvoir d'achat de 1995.
 Source : CEMT ; AAMA ; FRI ; OCDE.

Tableau 7.1 Infrastructures et matériel de transport, par mode, 1990-2001

	1990	2001	Évolution 1990-2001 (%)
Transport routier			
Routes revêtues (km)	218 447	248 712 ^a	+14
Nombre de :			
voitures particulières (milliers)	5 261	10 503	+100
camions et tracteurs routiers (milliers)	1 045	1 979	+89
tracteurs agricoles (milliers)	1 192	1 257	+5
motocyclettes et scooters (milliers)	1 357	803	-41
autobus (milliers)	92	82	-11
Transport ferroviaire			
Lignes en exploitation (km)	26 228	21 119	-19
Nombre de :			
trains électriques	1 705	1 222	-28
trains diesel	2 268	1 125	-50
trains vapeur	103	3	-97
Transport fluvial			
Voies navigables (km)	3 997	3 812	-5
Nombre de :			
bateaux à marchandises, remorqueurs et barges	1 748	876	-50
bateaux à passagers	57	104	+82
Transport maritime			
Nombre de :			
cargos	4 041	2 278	-44
transbordeurs	18	21	+17
Transport aérien			
Nombre d'aéronefs	41	50	+22

a) Données de 2000.

Source : Office central des statistiques.

Au début des années 90, la *répartition modale des transports de voyageurs* se faisait à peu près à égalité entre les chemins de fer, les autocars/autobus et les voitures particulières, mais ces dernières étaient devenues le mode de transport dominant à la fin de la décennie. Au cours des années 90, la part de l'automobile (en voyageurs-km) est passée de 40 à 72 % tandis que celle du rail était ramenée de 30 à 10 % et celle des autocars/autobus de 27 à 14 %. La circulation des voitures particulières a augmenté de 132 % pendant les années 90, tandis que les chemins de fer et les autocars/autobus enregistraient un recul spectaculaire de leur trafic, de respectivement 55 et 33 %. La *répartition modale des transports de marchandises* témoigne également du développement des transports routiers : la part de ces transports (en tonnes-km) est passée pendant les années 90 de 29 à 51 % alors que celle des chemins de fer tombait de 60 à 33 %. Le

transport par pipeline représente la quasi-totalité du reste, la part du transport de marchandises par voie navigable étant négligeable. Bien que le volume total des transports de marchandises n'ait augmenté que de 4 % entre 1990 et 2001, celui des transports routiers de marchandises a augmenté de 85 % (figure 7.1).

La *consommation finale totale d'énergie* (CFT) du secteur polonais des transports a atteint 10 Mtep en 2000, soit 10 % de la CFT du pays. La route intervient à hauteur de 90 % dans la CFT du secteur, devant les chemins de fer (6 %) et le transport aérien (4 %) (figure 7.1). Comparée au développement rapide du trafic routier (qui a doublé en véhicules-km au cours des années 90), l'augmentation de la CFT des transports routiers reste modérée (+40 %) car la modernisation du parc s'est accompagnée d'une amélioration de son efficacité énergétique. Les véhicules routiers roulent à l'essence (62 %), au gazole (32 %) ou au GPL. L'électricité représente deux tiers de l'énergie consommée par les chemins de fer et le gazole un tiers ; la proportion des trains à traction diesel dans le matériel roulant est en forte diminution (tableau 7.1).

Réforme du marché des transports

La *restructuration de la Société nationale des chemins de fer polonais* (PKP) a débuté à la fin des années 90. La PKP a séparé les unes des autres ses activités de gestion des infrastructures, de transport de voyageurs, de transport de marchandises et d'entretien des voies. Les comptes ont, quant à eux, été séparés en 1998, et la PKP est devenue une SARL en 2000. L'année suivante, elle a été divisée en plusieurs sociétés distinctes, dont une société de transports interurbains, plusieurs sociétés de transport régional de voyageurs et quelques sociétés de transport de marchandises. Toutes les actions de ces sociétés sont actuellement aux mains de l'État, mais elles seront introduites sur le marché d'ici peu. Cette séparation entre la gestion des infrastructures et les activités de transport de voyageurs et de marchandises est censée assurer à tous les opérateurs les mêmes possibilités d'accès au marché, conformément au droit communautaire. Dans son rapport d'évaluation des progrès réalisés par la Pologne sur la voie de l'adhésion, la Commission européenne avait en 2001 qualifié de préoccupante la situation des chemins de fer polonais, en termes tant de moyens financiers que de degré d'ouverture du marché.

La loi sur les transports routiers de 2001 a transposé dans le droit national les dispositions du droit communautaire relatives à l'*accès au marché des transports routiers*. Des licences sont octroyées aux transporteurs routiers sur la base de leurs compétences techniques et de leur situation financière. La loi a institué l'Inspection des transports routiers, qui est chargée de faire respecter les réglementations concernant les aspects techniques et environnementaux, la sécurité et la concurrence, et a donné plus de pouvoirs au ministère des Infrastructures pour contrôler et surveiller le marché des transports routiers et les transporteurs. Au moment de l'adhésion, la CE permettra à la Pologne d'accéder au marché européen des transports routiers. Pour opérer une

intégration sans heurt, l'accès des transporteurs polonais aux marchés d'autres États membres doit être assuré progressivement, moyennant une période de transition de trois ans (éventuellement allongée de deux ans). La Pologne a déjà réalisé des progrès sur la voie de la suppression des restrictions à l'accès aux marchés en concluant des accords bilatéraux avec plusieurs États membres de l'UE et du Conseil européen des ministres des transports. La libéralisation du marché des transports internationaux par autocar effectués au départ de l'Union européenne (programme INTERBUS) entrera en vigueur début 2003. L'amélioration des réseaux de routes principales est une priorité pour la Pologne, puisque 1 % seulement des routes polonaises peuvent actuellement être empruntées par des poids lourds et qu'il est donc nécessaire de considérablement renforcer les infrastructures. Suite aux négociations avec la CE, la Pologne peut continuer jusqu'en 2010 à taxer l'utilisation des infrastructures routières par les poids lourds (11.5 tonnes maximum par essieu), et à laisser les camions accéder aux parties non modernisées du réseau routier national.

La libéralisation du marché des transports publics urbains a commencé au début des années 90. Ces transports restent toutefois assurés par des entreprises publiques dans près de la moitié des villes polonaises, notamment à Varsovie, Poznań et Gdańsk. Leur exploitation est couramment confiée à des concessionnaires, mais rares restent les villes qui lancent pour ce faire une procédure d'adjudication. La majorité des villes continuent d'assumer la totalité des risques financiers et doivent financer elles mêmes tous les investissements. Le lent processus de privatisation bute sur l'opposition des syndicats à l'irruption massive du secteur privé dans les transports publics.

1.3 Mesures environnementales spécifiques

Le volume de *polluants atmosphériques émis par les transports* a considérablement diminué pendant les années 90, grâce à l'amélioration de la qualité des carburants et à la baisse de la consommation spécifique des véhicules. Les transports restent la principale source d'émission de certains polluants (NO_x, COVNM, par exemple) à l'échelle nationale (chapitre 2, section 1.4). Les transports routiers constituent la principale source d'émissions atmosphériques du secteur, puisqu'ils ont été, en 2000, responsables de 73 % des émissions de NO_x, 97 % des émissions de CO₂ et 81 % des émissions de COVNM (tableau 7.2). La qualité de l'air ambiant s'est globalement améliorée et les points noirs qui subsistent (en particulier pour les NO_x et les particules) sont souvent le fait du trafic routier lourd. Les provinces de Katowice, Varsovie et Lodz sont les plus exposées aux répercussions néfastes des transports routiers sur l'environnement, notamment à la pollution de l'air et au bruit de la circulation.

Tableau 7.2 Émissions de polluants atmosphériques imputables aux transports, 1990-2000

	Émissions produites par les transports				Émissions produites par les transports routiers			
	2000 ^a (kt)	1990 ^b -2000 ^a (évolution en %)	Part dans les émissions totales 1990 ^b (%) 2000 ^a		2000 ^a (kt)	1990 ^b -2000 ^a (évolution en %)	Part dans les émissions des transports 1990 ^b (%) 2000 ^a	
CO ₂	31 382	+8	8	10	29 010	+61	86	97
CH ₄	7	±0	0.2	0.3	..	..	..	..
NO _x	314	-35	38	37	230	..	..	73
CO	805	..	..	23	688	..	..	85
COVNM	177	-50	43	30	143	-49	79	81
Plomb	0.17	-75	50	23	..	..	..	..
Particules	61	+126	..	13	54	..	..	89

a) Données de 1999 pour le CO₂, le CH₄ et le plomb.

b) Données de 1991 pour le plomb.

Source : CCNUCC ; Office central des statistiques ; OCDE.

Les moyens réglementaires de réduction des émissions de polluants atmosphériques des véhicules automobiles se sont considérablement améliorés depuis le début des années 90. La Pologne a adopté en 1992 des *normes d'émission applicables aux automobiles*, qu'elle a par la suite renforcées à plusieurs reprises et finalement alignées sur les normes communautaires à la fin des années 90. La *qualité des carburants* s'est également améliorée pendant les années 90 par suite de l'abaissement progressif de leur teneur maximum autorisée en soufre et de la limitation de leur teneur en benzène. L'importation de véhicules d'occasion dépourvus de convertisseur catalytique est interdite depuis le milieu des années 90 et, en 2000, la proportion des véhicules munis de tels équipements atteignait 45 % pour les voitures et 34 % pour les véhicules utilitaires. La récente augmentation rapide du nombre de voitures roulant au GPL (gaz de pétrole liquéfié) a également contribué à réduire la pollution atmosphérique imputable aux transports routiers (chapitre 2, section 1.2). Des efforts soutenus devraient être engagés afin de renforcer l'arsenal réglementaire disponible pour poursuivre la réduction des émissions des véhicules routiers.

Le *système de contrôle des émissions des véhicules routiers* a été renforcé au cours des années 90. Les émissions de tous les véhicules en circulation doivent être contrôlées périodiquement (une première fois trois ans après leur première immatriculation, puis deux ans plus tard et ensuite tous les ans pour les voitures particulières et chaque année

pour les poids lourds) et des contrôles aléatoires sont également effectués en bord de route depuis 1992. Ces contrôles, qui portent actuellement sur le CO, les hydrocarbures et la richesse du mélange air-carburant, pourraient être étendus aux NO_x et aux particules, qui sont devenus depuis quelques années les polluants atmosphériques les plus préoccupants en milieu urbain. La collecte systématique des données et la synthèse des résultats des contrôles fourniraient des informations précieuses pour améliorer l'efficacité du système de contrôle des émissions des véhicules.

La protection de l'environnement contre l'impact des transports ferroviaires s'est également améliorée au cours des années 90. Les chemins de fer polonais peuvent se targuer de bien respecter les réglementations environnementales. Le ministère de l'Environnement évalue régulièrement leurs performances environnementales et les juge le plus souvent satisfaisantes, de sorte que les amendes pour non-respect des conclusions des évaluations se font de moins en moins nombreuses. Malgré ses difficultés financières, la société des chemins de fer a, ces dernières années, consacré environ 15 % de ses investissements annuels à des projets en rapport avec la protection de l'environnement. Elle a aussi, pour pouvoir mieux s'attaquer aux problèmes d'environnement, créé une direction spéciale de l'environnement et mis au point une stratégie environnementale à long terme (20 ans) axée sur le bruit, la pollution de l'air et des sols et les champs électromagnétiques.

*Pour protéger l'environnement dans le domaine des transports maritimes, les navires sont depuis quelques années tenus de ramener au port leurs déchets d'exploitation et résidus de cargaison (conformément à la directive de l'UE et à la « Stratégie balte » pour les installations portuaires) et les droits de port ont été réduits pour les navires-citernes à double coque. La Pologne a ratifié en 1999 la Convention d'Helsinki sur la protection de l'environnement marin dans la mer Baltique et la Convention internationale pour la protection de l'Oder (chapitre 8, section 1.4) qui visent toutes deux à réduire la pollution causée par les navires. Par ailleurs, la Pologne participe activement aux efforts internationaux visant la mise en place de programmes de recyclage des navires. Le Fonds pour la navigation intérieure a été créé afin de promouvoir les *transports fluviaux* en finançant la reconstruction et la modernisation de la flotte. La Pologne vise aussi à stimuler le développement de modes de transport combinés pour le trafic de marchandises en transit (est-ouest) par le biais d'un plan d'action, baptisé « De la route à la mer et aux voies navigables ».*

La lutte contre le bruit de l'aviation civile a été renforcée. Le système de mesure du bruit des aéronefs installé en 1994 à l'aéroport de Varsovie-Okecie est le premier à avoir permis de dresser des cartes du bruit. Il fournit des informations précieuses pour l'élaboration des mesures de lutte contre ce bruit. L'adoption, en 1998, d'un programme de réduction du bruit à l'aéroport de Varsovie a été suivie par la mise en place de

procédures de décollage et d'atterrissage destinées à réduire les niveaux de bruit. Les autorités gestionnaires de l'aéroport de Varsovie coopèrent avec les gminas à l'établissement de plans d'aménagement du territoire à l'échelle locale, afin que les gminas tiennent compte des problèmes de pollution atmosphérique et de bruit dans leurs programmes de construction de logements et autres bâtiments. Les avions polonais vieillissent et sont relativement bruyants : 10 % seulement de la flotte répond actuellement aux normes de bruit de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

1.4 Intégration des préoccupations environnementales dans la politique des transports

Intégration institutionnelle

Les *plans de transport* établis à l'échelle nationale et infranationale prennent en compte l'impact des transports sur l'environnement et définissent des objectifs de réduction de cet impact. Ces plans sont généralement établis après consultation des autorités environnementales. L'intégration institutionnelle des politiques des transports et de l'environnement a aussi été renforcée par le biais de l'*initiative nationale de développement durable* qui se concrétise par l'organisation de réunions interministérielles (comme celles du Comité du Conseil des ministres sur la politique régionale et le développement durable créé en 1998) et vise à intégrer diverses politiques, dont celles des transports et de l'environnement, pour déboucher sur l'adoption de stratégies nationales de développement durable (telles que le programme « Pologne 2025 : Stratégie à long terme de développement durable » publié en 2000). La coordination entre les administrations nationales, régionales et locales reste néanmoins assez lâche, pour ce qui est notamment des questions relatives aux transports publics. La restructuration des administrations publiques régionales et locales en 1999 a amélioré la situation, mais il reste des progrès à faire.

La loi de 1994 sur l'aménagement du territoire a incorporé plus intimement encore l'environnement dans la planification des infrastructures de transport. Elle fait obligation aux voïvodies d'élaborer pour leur région une *stratégie de développement* et un *plan d'occupation des sols* qui réservent une place à l'environnement (protection de zones particulières, par exemple) dans la planification des projets, notamment en matière d'infrastructures de transport. Elle assujettit en outre la construction de ces infrastructures aux réglementations en matière d'aménagement du territoire ; la protection du milieu naturel, de la santé humaine et des paysages est élevée au rang de préoccupation première. La *loi de 2001 sur la protection de l'environnement* renforce le cadre juridique qui oblige à intégrer le souci de l'environnement dans les plans d'aménagement du territoire en faisant de cette intégration une obligation réglementaire. Conformément à la politique nationale des transports de 2001, l'aménagement du territoire et la réglementation devraient être utilisés de manière plus efficace pour réduire la demande de transport.

Les *études d'impact sur l'environnement* (EIE) sont pratiquées en Pologne depuis le début des années 90. Les lois et règlements qui régissent l'aménagement du territoire les ont rendues obligatoires à partir de 1994 pour tous les projets autoroutiers, portuaires et aéroportuaires susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur l'environnement. Leur champ d'application a été aligné, à la fin des années 90, sur celui que délimite la directive de l'UE sur l'évaluation des incidences sur l'environnement, mais il a fallu attendre 2001 pour que la loi sur l'accès à l'information concernant l'environnement et sa protection ainsi que les études d'impact sur l'environnement introduise les enquêtes publiques dans la procédure d'évaluation (tableau 6.3).

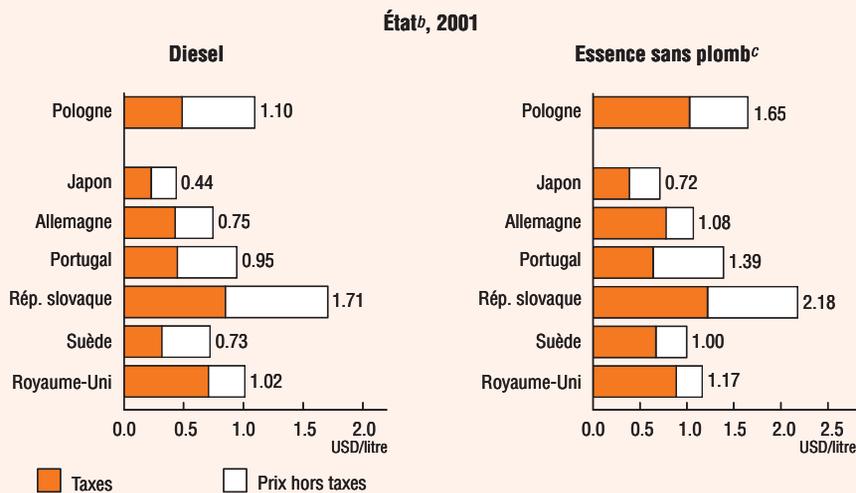
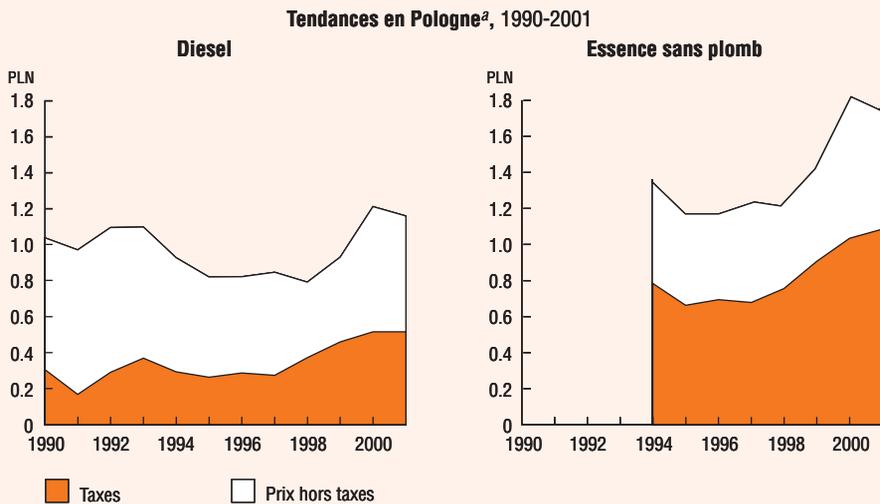
Intégration par le marché : mesures fiscales

Les prix des carburants ont très fortement augmenté à la fin des années 90 et sont maintenant, après ajustement selon les parités de pouvoir d'achat, parmi les plus élevés des pays de l'OCDE (figure 7.2). Ils restent cependant, malgré cette hausse, moins élevés que dans certains pays d'Europe centrale en transition membres de l'OCDE. Les *droits d'accise sur les carburants* ont augmenté en termes réels au cours des années 90, et leur taux est modulé en fonction des externalités environnementales (tableau 6.2). Une partie du produit de ces droits (30 %) est affectée à l'entretien des routes. Le taux de la *TVA sur les carburants routiers*, qui a été introduite à 11 % en 1993, a été porté l'année suivante à son niveau actuel de 22 % (chapitre 2, section 1.3).

Les *droits d'accise sur les véhicules*, acquittés depuis 1993, varient en fonction de la cylindrée (plus ou moins de 2000 cc) depuis la fin de 1999 (tableau 6.2). L'ampleur de l'écart entre les taux appliqués aux deux catégories exerce un effet dissuasif sur l'achat de gros véhicules. La taxe annuelle de circulation prélevée sur les camions et autocars varie en fonction de leur capacité de chargement (deux catégories). Le carburant consommé par les voitures de société est taxé depuis 2000 à des taux qui varient selon le type de véhicule et de carburant, mais ces taxes ne sont que rarement collectées car le mécanisme de mise en œuvre est déficient.

Le secteur des transports est responsable d'un certain nombre d'*externalités environnementales* (émissions de polluants atmosphériques, bruit, fragmentation et perturbation des habitats naturels, etc.), dont le coût global a été estimé à 12 milliards de PLN en 2000. Comme le produit des droits d'accise et de la TVA dans le secteur des transports représente 71 % de cette somme, les coûts externes ne sont pas intégralement couverts par les usagers des transports. Cette analyse devrait être approfondie. Il serait possible d'améliorer le régime fiscal des transports en modifiant la répartition de la charge fiscale entre les différents modes afin qu'elle reflète mieux les externalités sociales et environnementales. L'affectation à l'entretien des routes d'une partie du

Figure 7.2 Prix et taxes des carburants routiers



a) Prix constants 1995.
 b) En USD aux prix et parités de pouvoir d'achat courants.
 c) Super sans plomb (RON 95) ; Japon : ordinaire sans plomb.
 Source : AIE-OCDE.

produit des droits d'accise sur les carburants ne devrait être que transitoire, car elle aurait à long terme des effets contre-productifs sur la répartition modale.

En dehors des taxes, les instruments économiques ne sont guère utilisés pour mettre en œuvre la politique polonaise des transports. La Pologne compte deux *routes à péage* : une autoroute de 61 kilomètres entre Cracovie et Katowice, ouverte à la circulation en 2000, et une autre entre Września et Konin, ouverte en 2002. Les municipalités peuvent, depuis le début des années 90, instaurer le *stationnement payant*, mais elles ne l'ont fait jusqu'à présent que dans des quartiers touristiques (comme le centre historique de Cracovie) et dans le but essentiel de produire des recettes. Les aéronefs qui *dépassent les niveaux de bruit autorisés* sont passibles d'une *amende* (qui va de 11.3 PLN à 45.2 PLN par dB en fonction de l'ampleur du dépassement). La mise au point et l'utilisation plus systématique d'instruments économiques pour mieux internaliser les externalités environnementales est une piste qui doit être explorée plus avant.

1.5 Répartition modale

La réforme du marché des transports est de nature à entraîner un rééquilibrage de la répartition modale bénéfique pour l'environnement. La concrétisation de cette possibilité dépendra de l'efficacité des incitations à améliorer la qualité des services de transport (transports publics, transports ferroviaires de marchandises à longue distance, transports multimodaux) et à remplacer les transports routiers par d'autres modes de transport. L'effet bénéfique sera également fonction du degré d'intégration des coûts externes des transports dans leur prix. Il convient donc d'évaluer l'*impact de la réforme actuelle du marché des transports sur l'environnement* et d'ajuster les réformes en conformité avec les objectifs fixés en matière de transports durables dans la politique nationale des transports de 2001.

Renforcement des infrastructures

Le renforcement des *infrastructures de transport* entrepris pendant les années 90 pour faire face à la croissance rapide du parc automobile a surtout consisté à étendre et moderniser le réseau routier. La longueur totale du réseau de routes revêtues a augmenté de 15 % entre 1990 et 2000, mais les investissements routiers effectués pendant la décennie n'ont pas atteint les niveaux prévus par le gouvernement dans le programme de construction d'autoroutes de 1993 (chapitre 7, section 2.1). Dans le même temps, la longueur total du réseau de chemins de fer et de voies navigables a diminué de respectivement 19 % et 5 %. Les investissements consacrés aux infrastructures de transports publics se sont réduits à la portion congrue pendant les années 90 en raison du recul de la demande et de l'augmentation du déficit du secteur. Il en a été de même pour les investissements en infrastructures destinées à faciliter le transport combiné

(terminaux multimodaux, par exemple) et à réduire la demande de transport par route (centres de groupage). La politique nationale des transports de 2001 prévoit la réalisation d'un nouveau programme de travaux routiers, comprenant notamment la construction de plus de 3 000 kilomètres de nouvelles autoroutes et voies rapides (chapitre 7, section 2.1), parallèlement à une stratégie de transports durables prônant le transfert de certains trafics routiers à d'autres modes.

Transports de voyageurs

Le transfert aux municipalités des compétences en matière de gestion des transports publics urbains opéré au début des années 90 s'est accompagné d'un désengagement financier quasi total de l'État dans ce domaine. Il en est résulté non seulement des hausses brutales des tarifs et un tarissement des investissements en infrastructures, mais aussi une accélération du déclin des transports publics urbains consécutif à l'augmentation rapide du taux de motorisation. Quelques grandes villes (comme Cracovie ou Varsovie) ont tenté de juguler cette tendance à partir du milieu des années 90. Si la mise en œuvre des politiques locales de transports durables a généralement été lente, le réseau de tramways a été modernisé et étendu à Cracovie et à Katowice et la première ligne de métro de Pologne a été inaugurée à Varsovie en 1995 (chapitre 7, section 2.2). D'autres villes devraient prendre le même genre d'initiatives, en privilégiant les tramways qui, toujours très présents dans les villes polonaises, sont capables d'attirer de nouveaux passagers de manière efficace par rapport aux coûts.

La loi de 2000 instituant la *restructuration et la privatisation de la Société nationale des chemins de fer polonais* dispose que l'État doit couvrir les pertes dues aux obligations de service public. Les interventions de l'État (800 millions de PLN par an) sont réparties entre les voïvodies afin que l'affectation des crédits réponde mieux aux besoins locaux. Il reste à voir si les voïvodies useront de ces subventions pour améliorer la qualité (et, partant, l'attrait) des services de transport de voyageurs par rail.

Il semble bien que la fréquentation des transports publics commence à augmenter dans certaines grandes villes, mais d'importantes possibilités d'amélioration demeurent. L'État devrait revoir sa politique d'intervention minimale en matière de transports publics urbains afin d'épauler financièrement et administrativement les services de transport public urbains qui en ont besoin. La *politique de financement des transports* pourrait être repensée dans un sens tel que la priorité accordée aux travaux routiers soit contrebalancée par une plus grande attention aux transports publics (tramways et chemins de fer, par exemple). La création de *couloirs pour autobus*, l'ouverture de *parkings de dissuasion* et le renforcement du contrôle du stationnement dans les centres-villes sont autant de mesures envisageables dans cette optique. Il conviendrait aussi de favoriser par des mesures de sécurisation l'usage des moyens de transport non motorisés (par l'aménagement de pistes cyclables, par exemple).

Transports de marchandises

Malgré le soutien financier l'État et l'augmentation considérable du volume de marchandises transportées, la part du *transport combiné* (rail-route) reste négligeable. Le plan national des transports de 2001 vise à porter à 2 % la part du trafic total (en tonnes-km) assurée par le transport combiné, une forme de transport dont il souligne au demeurant les avantages économiques et sociaux avec force, en créant six à huit plates-formes logistiques intermodales. La réalisation de cet objectif dépendra dans une large mesure du secteur privé car l'État n'a pas encore arrêté de programme d'investissement pour porter le transport combiné à ce niveau.

2. Aspects particuliers

2.1 Développement des infrastructures routières

Les *investissements consacrés aux infrastructures routières* sont restés relativement modestes depuis 1990. Seule une faible partie de ces investissements, soit 20 % environ des 31 milliards de PLN dépensés entre 1990 et 1998, a porté sur la construction de nouvelles routes. En 1993, le gouvernement a adopté un programme très ambitieux de construction, sur 20 ans, de cinq autoroutes à péage représentant au total 2 300 kilomètres. Près de dix ans plus tard, une seule autoroute, d'une longueur de 61 kilomètres, a pu être ouverte à la circulation, en raison des difficultés budgétaires de l'État. En 2000, le gouvernement a commencé à rechercher des partenariats public/privé afin de trouver les capitaux nécessaires.

En 1999, la Pologne a approuvé l'*évaluation des besoins en infrastructures de transport* réalisée à la demande de la CE. Cette évaluation sert de base à l'extension du réseau transeuropéen en Pologne. Plusieurs projets ferroviaires et routiers ont été lancés en 1998, avec le soutien de l'UE, dans le cadre des réseaux transeuropéens. La politique nationale des transports de 2001 a remplacé le programme autoroutier de 1993 par un *nouveau plan de construction d'infrastructures routières* qui prévoit la construction de 1 570 kilomètres d'autoroutes et de 1 500 kilomètres de voies rapides, l'adaptation aux normes communautaires de 2 400 kilomètres d'autoroutes et voies rapides existantes (de telle sorte qu'elles permettent la circulation de camions de 11.5 tonnes à l'essieu) et l'aménagement de quelque 10 000 kilomètres d'autres routes d'ici 2015. La faisabilité de ce plan reste à établir, eu égard en particulier à son coût (150 milliards de PLN).

Les pressions exercées par les transports routiers sur l'environnement sont, dans tous les cas de figure, appelés à augmenter considérablement. D'après une étude de l'Institut pour le développement durable de Varsovie, organisme non gouvernemental sans but lucratif, la mise en œuvre d'un grand programme routier n'accordant que relativement peu de place aux transports publics pourrait aboutir à des *niveaux*

d'émission et de consommation d'énergie jusqu'à trois fois supérieurs à ceux qui seraient sans doute enregistrés si ce programme n'était pas appliqué et si les investissements étaient essentiellement consacrés aux transports publics (tableau 7.3). La compatibilité d'un programme de construction de routes avec les prescriptions de la directive Habitats de l'UE est aussi une question d'importance fondamentale.

Tableau 7.3 Estimation des répercussions environnementales et économiques de différentes politiques des transports, 2010

Politique	Volume de trafic estimé		Émissions atmosphériques		Coûts				
	Voyageurs (p-km)	Marchandises (t-km)	NO _x	CO ₂ (kt)	Coûts d'entretien	Coûts externes ^a	Coûts du temps de transport (milliards de PLN)	Coûts annuels totaux	Investissements
Très favorable à la motorisation ^b	395	205	230-421	47-56	139	86	213	438	158
Favorable à la motorisation ^c	365	200	210-380	42-50	129	78	224	431	106
Motorisation modérée ^d	325	135	139-238	29-35	87	55	186	328	98
Option « durable » ^e	220	110	83-128	16-19	57	33	131	221	99

a) Les accidents, le bruit, la pollution atmosphérique et le changement climatique sont pris en compte sur la base d'une méthodologie mise au point par la Commission européenne.

b) Cette politique implique entre autres la réalisation intégrale du programme autoroutier, la fermeture des lignes de chemin de fer déficitaires, la liberté totale d'accès aux villes pour les voitures et la perte d'attrait des transports publics urbains.

c) Les hypothèses sont les mêmes que pour la politique très favorable à la motorisation, à la différence que la réalisation du programme autoroutier ne serait pas intégrale, que l'accès des centres villes pour les voitures serait limité, que les transports publics seraient plus attractifs, etc.

d) Suppose une réalisation très limitée du programme autoroutier, la promotion du rail, une limitation substantielle des possibilités d'accès des voitures aux centres villes, l'élargissement de la gamme des moyens de transports publics, l'amélioration des possibilités de déplacement des piétons et des cyclistes, etc..

e) Suppose l'abandon du programme autoroutier, une large promotion du rail, une limitation radicale des possibilités d'accès des voitures aux centres villes, un large développement des transports publics urbains, une amélioration maximale des possibilités de déplacement des piétons et des cyclistes, etc.

Source : Institut pour le développement durable.

2.2 Durabilité des transports urbains

Une trentaine de villes possèdent un réseau de *tramways*. Les trams sont généralement lents (15 km/h environ), ce qui s'explique par un sous-investissement chronique. La première ligne de *métro* de Pologne a été inaugurée à Varsovie en 1995. La

construction de deux autres lignes n'a pas encore commencé faute de moyens financiers. La modernisation des *lignes de chemin de fer de banlieue*, un exercice à replacer dans le contexte de la question politiquement délicate de la restructuration des chemins de fer de l'État polonais, a été retardée.

Les *responsabilités administratives et financières en matière de transports urbains ont été décentralisées* au début des années 90. Le tarissement quasi total des aides accordées par l'État dans ce secteur a débouché sur une hausse brutale des tarifs, parallèlement à un sous-investissement dans le matériel roulant et les infrastructures (sauf dans le cas du nouveau métro de Varsovie). Au milieu des années 90, le prix réel d'un ticket simple avait doublé (c'est-à-dire qu'il avait augmenté trois fois plus que le salaire net moyen) et les frais de transports publics représentaient plus de 10 % des dépenses mensuelles d'un citoyen moyen en 1997. A la fin des années 90, le taux de renouvellement annuel du parc de matériel roulant ne dépassait pas 0.6 %, avec pour conséquence une baisse de qualité du service et un recul substantiel de la fréquentation.

Quelques villes tentent, depuis le milieu des années 90, d'améliorer leurs systèmes de transports publics. Cracovie est la première à avoir adopté une politique à long terme en matière de transports urbains en 1993. Varsovie et plusieurs autres villes (dont Katowice et Poznań) lui ont emboîté le pas. Leurs politiques, largement assises sur la notion de *transports durables*, visent à réfréner l'utilisation de la voiture particulière et à améliorer les services de transport public. La modernisation des tramways et la rationalisation de leur exploitation semblent pouvoir être rangées au nombre des principaux moyens utilisables pour atteindre les objectifs de ces politiques dans beaucoup de villes. Cracovie a adopté en 1996 un programme de modernisation et d'extension de son réseau de tramways, qui prévoit notamment la construction d'une nouvelle ligne rapide. Ce programme a été mis en œuvre en coopération avec la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD).

TABLE DES MATIÈRES

1. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	17
1. Gestion de l'environnement.....	18
Mise en œuvre de la politique de l'environnement et renforcement de l'infrastructure environnementale.....	19
Air.....	21
Eau.....	23
Déchets.....	24
Nature et biodiversité.....	26
2. Vers un développement durable.....	28
Intégration des préoccupations environnementales dans les décisions économiques.....	28
Intégration sectorielle : transports.....	30
3. Engagements internationaux.....	31

Partie I

GESTION ENVIRONNEMENTALE

2. GESTION DE L'AIR	37
Recommandations.....	37
Conclusions.....	38
1. Évaluation des performances.....	38
1.1 Objectifs et cadre institutionnel et législatif.....	38
1.2 Gestion de l'air.....	42
1.3 Intégration de la lutte contre la pollution atmosphérique dans la politique énergétique.....	50
1.4 Intégration de la lutte contre la pollution atmosphérique dans la politique des transports.....	53
2. Aspects particuliers.....	55
2.1 Diminution régulière des émissions nationales de polluants atmosphériques.....	55
2.2 Amélioration de la qualité de l'air dans les zones urbaines.....	57
3. GESTION DE L'EAU	59
Recommandations.....	59
Conclusions.....	60

1. Évaluation des performances	61
1.1 Objectifs d'action dans les années 90.....	61
1.2 Résultats obtenus par rapport aux objectifs stratégiques.....	62
1.3 Recours aux instruments économiques	69
1.4 Tarification de l'eau.....	71
1.5 Dépenses d'investissement.....	72
2. Aspects particuliers	74
2.1 Cadre institutionnel de la gestion de l'eau	74
2.2 Transposition de la législation de l'UE dans le domaine de l'eau.....	76
2.3 Risques d'inondation.....	77
4. GESTION DES DÉCHETS	79
Recommandations.....	79
Conclusions	80
1. Évaluation des performances	80
1.1 Objectifs et cadre institutionnel.....	80
1.2 Tendances en matière de production de déchets.....	84
1.3 Gestion des déchets municipaux	86
1.4 Gestion des déchets non municipaux	88
1.5 Gestion des déchets dangereux.....	91
1.6 Mouvements transfrontières de déchets	93
1.7 Remise en état des sites contaminés	93
2. Aspects particuliers	94
2.1 Faciliter le recyclage : responsabilité élargie des producteurs	94
2.2 Estimation des coûts de mise en œuvre des directives de l'UE sur la gestion des déchets	95
2.3 Élimination des déchets contenant des PCB	98
5. NATURE ET BIODIVERSITÉ	101
Recommandations.....	101
Conclusions	102
1. Évaluation des performances	103
1.1 Objectifs	103
1.2 État de la nature et de la biodiversité.....	104
1.3 Pressions exercées sur la nature et la biodiversité.....	106
1.4 Réponses des pouvoirs publics.....	110
1.5 Coopération internationale et protection du milieu marin.....	115
2. Aspects particuliers	116
2.1 Biodiversité et aménagement du territoire.....	116
2.2 Mise en œuvre des directives de l'UE.....	117

Partie II

DÉVELOPPEMENT DURABLE

6. INTERFACE ENVIRONNEMENT-ÉCONOMIE	121
Recommandations.....	121
Conclusions	122
Intégration des préoccupations environnementales dans les décisions économiques.....	122
Mise en œuvre de la politique de l'environnement et renforcement de l'infrastructure environnementale	124
1. Progrès réalisés sur la voie du développement durable.....	125
1.1 Découpler les pressions environnementales de la croissance économique.....	125
1.2 Intégration institutionnelle.....	128
1.3 Intégration des préoccupations environnementales dans les politiques sectorielles	130
1.4 Intégration par le marché : écologisation de la fiscalité sectorielle et signaux de prix.....	136
1.5 Intégration des préoccupations environnementales dans l'aménagement du territoire et la planification de projets.....	139
2. Efficacité et rapport coût-efficacité de la gestion de l'environnement.....	140
2.1 Cadre institutionnel de la gestion de l'environnement	141
2.2 Panoplies de mesures et rapport coût-efficacité	147
2.3 Recouvrement du coût des services environnementaux	155
3. Aspects particuliers	156
3.1 Principales tendances économiques.....	156
3.2 Tendances relatives aux approvisionnements énergétiques et à la consommation d'énergie	158
3.3 L'extension du programme local Action 21 aux petites collectivités : le cas de Kwidzyn.....	159
3.4 Financement des investissements environnementaux par le biais des fonds pour l'environnement	161
7. INTÉGRATION SECTORIELLE : TRANSPORTS	165
Recommandations.....	165
Conclusions	166
1. Évaluation des performances	166
1.1 Objectifs d'action	167
1.2 Évolutions structurelles dans le secteur des transports.....	168

1.3	Mesures environnementales spécifiques	172
1.4	Intégration des préoccupations environnementales dans la politique des transports	175
1.5	Répartition modale	178
2.	Aspects particuliers	180
2.1	Développement des infrastructures routières	180
2.2	Durabilité des transports urbains	181

Partie III

ENGAGEMENTS INTERNATIONAUX

8.	ENGAGEMENTS ET COOPÉRATION INTERNATIONALE	185
	Recommandations	185
	Conclusions	186
1.	Évaluation des performances	187
1.1	Contexte de la coopération	187
1.2	Protection du climat	191
1.3	Problèmes d'environnement transfrontières	196
1.4	Pollution marine	201
1.5	Gestion des stocks de poissons partagés	204
1.6	Échanges et environnement	206
2.	Aspects particuliers	208
2.1	Négociations de pré-adhésion et engagements	208
2.2	Émissions de gaz à effet de serre, 1988-2000	211
2.3	Coopération régionale pour la lutte contre la pollution transfrontière	213

ANNEXES

I.A	Données sur l'environnement	218
I.B	Données économiques	220
I.C	Données sociales	222
II.A	Liste d'accords multilatéraux (mondiaux)	224
II.B	Liste d'accords multilatéraux (régionaux)	230
III.	Faits relatifs à l'environnement (1995-2001)	235
IV.	Contexte physique	241
V.	Sites Web concernant la gestion de l'environnement	245

LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

Figures

2.1 Émissions atmosphériques	43
2.2 Tendances dans la qualité de l'air.....	45
2.3 Intensité et structure énergétiques	52
3.1 Qualité de l'eau des rivières en Pologne	64
3.2 Population raccordée au réseau d'assainissement	64
3.3 Utilisation de l'eau	65
3.4 Intrants agricoles	68
4.1 Production de déchets	85
4.2 Gestion des déchets non-municipaux	89
5.1 Faune et flore.....	105
5.2 État des ressources forestières.....	109
5.3 Principales zones protégées.....	112
6.1 Agriculture.....	135
6.2 Institutions gouvernementales clés responsables de la gestion de l'environnement.....	142
6.3 Structure et tendances économiques.....	157
6.4 Revenus du Fonds national par source.....	162
7.1 Tendances dans le secteur des transports.....	169
7.2 Prix et taxes des carburants routiers	177
8.1 Dépenses du Fonds pour l'écologie par secteur environnemental.....	190
8.2 Intensités d'émissions de CO ₂	192
8.3 Performance comparée sur les objectifs de la Déclaration sur la Baltique	203
Carte de la Pologne	242

Tableaux

2.1 Objectifs nationaux en matière de gestion de la qualité de l'air.....	40
2.2 Normes nationales de qualité de l'air	41
2.3 Prix de l'énergie dans quelques pays de l'OCDE	53
2.4 Émissions atmosphériques nationales	54
2.5 Émissions de polluants organiques persistants et toxiques	57
3.1 Redevances applicables aux ressources en eau	70
3.2 Dépenses d'investissement pour la gestion des eaux usées et des ressources en eau.....	73

4.1	Quelques objectifs de la politique nationale de gestion des déchets	82
4.2	Taux minimum de récupération et de recyclage.....	96
4.3	Estimation des dépenses publiques d'investissement nécessaires pour respecter les directives de l'UE.....	97
4.4	Coût prévisionnel de l'élimination/décontamination du stock restant de déchets contenant des PCB.....	99
5.1	Zones protégées	113
6.1	Tendances économiques et pressions environnementales	127
6.2	Taxes sur l'énergie et les transports liées à l'environnement.....	137
6.3	Principales dispositions législatives relatives à l'environnement	143
6.4	Dépenses environnementales	145
6.5	Redevances et amendes environnementales alimentant le Fonds national	146
6.6	Tendances relatives aux activités de l'Inspection de la protection de l'environnement.....	150
6.7	Redevances environnementales.....	152
7.1	Infrastructures et matériel de transport, par mode.....	170
7.2	Émissions de polluants atmosphériques imputables aux transports.....	173
7.3	Estimation des répercussions environnementales et économiques de différentes politiques des transports	181
8.1	Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance : bilan de la Pologne	198
8.2	État biologique des principaux stocks de la mer Baltique exploités par la Pologne.....	206
8.3	Protection de certains mammifères soumis à une chasse commerciale	208
8.4	Périodes de transition nécessaires pour se conformer à la législation environnementale de l'UE.....	209
8.5	Émissions de CO ₂ dues à la combustion d'énergie, par source et secteur	212
I.A	Données sur l'environnement.....	218
I.B	Données économiques.....	220
I.C	Données sociales	222
II.A	Listes d'accords multilatéraux (mondiaux).....	224
II.B	Listes d'accords multilatéraux (régionaux).....	230

ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES

Abréviations

AIE	Agence internationale de l'énergie
APD	Aide publique au développement
ATEP	Approvisionnements totaux en énergie primaire
BOS	Banque pour la protection de l'environnement
CAD	Comité d'aide au développement (OCDE)
CCNUCC	Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
CEE-ONU	Commission économique pour l'Europe des Nations Unies
CFC	Chlorofluorocarbones
CFT	Consommation finale totale d'énergie
CITES	Convention sur le commerce international des espèces sauvages de faune et de flore menacées d'extinction
COV	Composés organiques volatils
COVNM	Composés organiques volatils non méthaniques
CSO	Office central des statistiques
DBO	Demande biochimique en oxygène
EIE	Étude d'impact sur l'environnement
EMAS	Système de management environnemental et d'audit (UE)
EPE	Examen des performances environnementales (OCDE)
éq.-hab.	Équivalent-habitant
ESP	Équivalent subvention à la production
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
FEM	Fonds pour l'environnement mondial
GES	Gaz à effet de serre
GPL	Gaz de pétrole liquéfié
HAP	Hydrocarbures aromatiques polycycliques
HCFC	Hydrochlorofluorocarbones
HELCOM	Commission d'Helsinki – Protection de l'environnement de la mer Baltique
HFC	Hydrofluorocarbones
IPE	Inspection de la protection de l'environnement
ISO	Organisation internationale de normalisation
ISPA	Instrument structurel de pré-adhésion (UE)
LA21	Programme local Action 21

MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
Mtep	Millions de tonnes d'équivalent pétrole
NH ₃	Ammoniac
No _x	Oxydes d'azote
NQE	Norme(s) de qualité environnementale
ONG	Organisation non gouvernementale
PCDD/F	Polychloro-dibenzo-paradioxines/furannes
PFC	Perfluorocarbones
PHARE	Programme de pré-adhésion de l'UE
PKP	Chemins de fer de l'État polonais
PM10	Particules de diamètre < 10 microns
PME	Petites et moyennes entreprises
POP	Polluants organiques persistants
PPA	Parités de pouvoir d'achat
PPP	Principe pollueur-payeur
RZGW	Autorités régionales de gestion de l'eau
SAPARD	Programme spécial de pré-adhésion pour l'agriculture et le développement rural (UE)
TAC	Totaux admissibles de capture
Tep	Tonnes d'équivalent pétrole
TPS	Total des particules en suspension
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources
USAID	Agence des États-Unis pour le développement international
USD	Dollar des États-Unis
ZEE	Zone économique exclusive
ZPS	Zones de protection spéciale
ZSC	Zones spéciales de conservation

Symboles

Les symboles suivants sont utilisés dans les figures et les tableaux :

- . . : non disponible ;
- : nul ou négligeable ;
- . : point décimal.

Groupements de pays

OCDE Europe : Tous les pays européens de l'OCDE, c'est-à-dire les pays de l'Union européenne plus la Hongrie, l'Islande, la Norvège, la Pologne, la République slovaque, la Suisse, la République tchèque et la Turquie.

OCDE : Les pays de l'OCDE Europe plus l'Australie, le Canada, la république de Corée, les États-Unis, le Japon, le Mexique et la Nouvelle-Zélande.

Les regroupements de pays peuvent comprendre des estimations du Secrétariat.

Le signe* indique : Tous les pays ne sont pas inclus.

Unité monétaire

Unité monétaire : zloty (PLN)

– Sur la moyenne de 2001, 4.10 PLN = 1 USD.

Informations chiffrées

Les informations chiffrées présentées dans ce rapport correspondent à des informations et des données disponibles en décembre 2002.

LISTE DES MEMBRES DE L'ÉQUIPE D'EXAMEN

M ^{me} Jana Jagnešaková	Expert du pays examinateur : République slovaque
M. Pedro Nunes Liberato	Expert du pays examinateur : Portugal
M ^{me} Hilary Neal	Expert du pays examinateur : Royaume-Uni
M. Christian Avérous	Secrétariat de l'OCDE
M ^{me} Martha Heitzmann	Secrétariat de l'OCDE
M. Heino von Meyer	Secrétariat de l'OCDE
M. Motoharu Yamazaki	Secrétariat de l'OCDE
M. Michel Potier	(Consultant)
M. Lucien Chabason	(Consultant)



Extrait de :
**OECD Environmental Performance Reviews:
Poland 2003**

Accéder à cette publication :

<https://doi.org/10.1787/9789264100961-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2004), « Intégration sectorielle : Transports », dans *OECD Environmental Performance Reviews: Poland 2003*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264100985-8-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à rights@oecd.org. Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) info@copyright.com ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) contact@cfcopies.com.