

L'impact des transports sur l'environnement – Etude Infrs/Iww

Le 17 avril 2000, a été présentée au Parlement européen, sous le patronage de sa Vice-présidente, Mme Marie-Noëlle Linemann, l'étude "*Coûts externes des transports – Coûts des accidents, d'environnement et de congestion en Europe occidentale*", réalisée par les consultants indépendants Infrs (Zurich) et Iww (Université de Karlsruhe).

L'étude évalue, pour 17 pays européens (les 15 pays de l'Union européenne, la Suisse et la Norvège), les coûts externes (c'est-à-dire les coûts supportés par la collectivité) engendrés par les accidents, la pollution atmosphérique, les risques liés aux changements climatiques, le bruit, la congestion, et une série d'autres effets environnementaux (nature et paysages, effets urbains, etc.). L'étude porte sur l'ensemble des modes de transport (routier, rail, aérien, voie d'eau).

Près de 92 % des coûts externes (hors congestion) imputables à la route

Les coûts externes des transports, hors congestion, s'élevaient en 1995 à 530 milliards d'Euros, soit **7,8 %** du PIB des 17 pays européens concernés.

La route (voiture particulière et transport de marchandises) est responsable de près de **92 %** des coûts externes *hors congestion*, le transport aérien de 6 %, le rail de 2 % et la voie d'eau de 0,5 %.

Rapportés à l'unité de trafic, les coûts externes moyens (hors congestion) s'établissent aux niveaux suivants (estimation 1995) :

- Transport de passagers (par millier de voyageur.km) :
voiture particulière : 87 Eur ; autocar : 38 Eur ; rail : 20 Eur
Ainsi le coût externe d'un déplacement par voie ferrée est-il 2 fois moindre que celui par autocar et 4,4 fois moindre que celui par automobile.
- Transport de fret (par millier de tonne.km)
avion : 205 Eur ; route : 88 Eur ; rail : 19 Eur ; voie d'eau : 17 Eur
Ainsi le coût externe d'un transport par voie ferrée est-il 5 fois moindre que celui d'un transport assuré par la route.

Congestion incluse, les coûts externes des transports dépassent déjà 10 % du PIB européen

En intégrant le coût de la congestion (majoritairement imputable à la route), la charge des coûts externes des transports atteignait près de 658 milliards d'Euros pour l'année 1995, soit environ **10 %** du PIB européen.

D'après les premières prévisions à l'horizon 2010, le poids des coûts externes est appelé à s'accroître fortement (d'environ 42 % entre 1995 et 2010) si rien n'est fait pour rééquilibrer le marché au profit des modes plus respectueux de l'environnement (rail et voie d'eau).

Réaliser l'internalisation des coûts externes, rapidement et simultanément, pour tous les modes de transport

Les objectifs de préservation de l'environnement énoncés par l'ONU, le traité de l'Union européenne, l'OCDE, la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) ainsi que les conférences mondiales sur les changements climatiques impliquent d'agir très rapidement, *non pas pour stabiliser* le niveau actuel de nuisances *mais pour le réduire*.

Un premier processus à mettre en œuvre sans délai est l'*internalisation des coûts externes* selon des valeurs harmonisées entre modes, coûts dont les niveaux de référence peuvent être fournis par l'étude Infrs/Iww.

Les instruments d'une politique des transports respectueuse de l'environnement

Les instruments d'une telle politique novatrice ne peuvent être que les suivants.

- Mise en œuvre d'une tarification de l'infrastructure au coût marginal social, simultanément pour tous les modes de transport (et, dans l'attente, aide au développement des moins nuisants).
- Dans les zones sensibles (corridors à fort trafic, zones de montagne, etc.), politique de régulation des différents modes prenant en compte le niveau particulièrement élevé des coûts externes (réduction des nuisances par la tarification, incitant à l'usage des modes les moins nuisants et permettant le financement des investissements).
- Adoption d'une méthodologie européenne commune pour les choix d'investissement dans les systèmes de transport, intégrant l'ensemble des coûts externes.

Y seraient simultanément associées les dispositions suivantes :

- Application des réglementations en matière de normes environnementales et de sécurité.
- Incitation par diverses mesures (techniques et fiscales) au recours à des modes plus respectueux de l'environnement.
- Information, formation, éducation pour favoriser changements de comportements et de pratiques.

Nous référant aux propos qui nous ont été tenus le 18 juillet au Cabinet de M. J.-Cl Gayssot, lors de l'audience accordée au GIR Maralpin, certains de ces objectifs seront plaidés par la France au cours de son actuelle présidence de l'Union européenne

Documentation du GIR Maralpin - Études et rapports signalés

Nous appelons l'attention de nos lecteurs sur les rapports et ouvrages suivants dont certains sortent de presse et qui tous traitent de questions du plus haut intérêt, sinon hautement préoccupantes pour notre région. A l'exception de celui émanant de l'ADEME, ces documents peuvent être obtenus auprès du Kiosque de l'Assemblée nationale ; 4, rue Aristide Briand ; 75007 Paris.

Agence de sécurité sanitaire environnementale – Rapport – Première lecture [André ASCHIERI, Député]

Les documents législatifs de l'Assemblée Nationale – Commission des Affaires culturelles – n° 2321 ; 12 avril 2000 ; ISBN 2-11-109376-9 ; 40 pages.

Les moyens nécessaires à mettre en œuvre pour améliorer la sécurité des tunnels routiers et ferroviaires français [Christian KERT, Député]

Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques ; Rapport n° 2388 de l'Assemblée Nationale (11 mai 2000) et n° 337 du Sénat (16 mai 2000) ; ISSN 1249-3872 ; 275 pages.

Les techniques de prévision et de prévention des risques naturels : séismes et mouvements de terrain (Tome I : Conclusions du rapporteur ; Tome II :

Compte rendu de l'audition publique du 16 février 1995 "Quels enseignements peut-on tirer du séisme de Kobé") [Christian KERT, Député]

Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques ; Rapport n° 2017 de l'Assemblée Nationale (20 avril 1995) et n° 261 du Sénat (21 avril 1995) ; Direction des Journaux Officiels, Paris ; réf. Tome I: 10795-2017-010595 (351 pages) ; réf. Tome II : 10795-2017-020595 (139 pages).

Les techniques de prévision et de prévention des risques naturels en France [Christian KERT, Député]

Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques ; Rapport n° 1540 de l'Assemblée Nationale (12 avril 1999) et n° 312 du Sénat (8 avril 1999) ; ISSN 1249-3872 ; 419 pages.

Les techniques de recyclage et de valorisation des déchets ménagers et assimilés [Gérard MIQUEL, Sénateur et Serge POIGNANT, Député]

Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques ; Rapport n° 1693 de l'Assemblée Nationale (14 juin 1999) et n° 415 du Sénat (10 juin 1999) ; ISSN 1249-3872 ; 338 pages.

La logistique des déchets ménagers, agricoles et industriels – Synthèse 1999 [ADEME – Données et références]

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – Direction des Transports ; réf. 3584 ; ISBN 2-86817-505-8 ; Décembre 1999 ; 140 pages