

**Verbatim du débat public sur la politique des transports
dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
Atelier sur les coûts externes des différents modes de
transport**

Lyon, le 18 mai 2006

Philippe MARZOLF

Président de la Commission particulière du débat public (CPDP)

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Philippe Marzolf, Président de la Commission du débat public pour la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Merci de vous asseoir. Vous n'êtes pas très nombreux. Nous avons ce soir tout d'abord un Atelier avant l'audition publique. Nous avons décidé, suite à la demande de certains acteurs et du public, qu'il y ait des éclaircissements enfin sur des questions de coûts de transport, de coûts externes et des coûts du routier qui paie son véritable coût ou pas. Donc il m'a semblé important de vous faire partager ces études qui ont été réalisées.

Ce soir, nous avons deux interventions, essentiellement Monsieur André Leuxe qui va présenter certaines de ces études et également Monsieur Domergue qui va présenter les études européennes. Je vous propose que nous les laissions s'exprimer et comme cela, après, vous pourrez bien sûr intervenir et poser des questions par rapport à ces coûts externes, notamment des transports routiers. Monsieur Leuxe.

André LEUXE**Economiste, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer**

Depuis un peu plus de quinze ans, le Ministère de l'Équipement et des Transports avait effectué un certain nombre d'études interministérielles dont la dernière datée de septembre 2003 a été réalisée avec le Ministère de l'Écologie et du Développement durable et porte sur l'année 2000. Elle comporte deux types d'approches. Une approche globale par réseau et par catégorie de véhicules et une approche plus fine des coûts marginaux sociaux sur certains tronçons du réseau national.

Dans l'approche globale, nous avons étudié le coût complet d'une part et le coût marginal social d'autre part. Alors je vais d'abord vous donner les définitions sur les coûts, parcequ'avant toutes choses il est utile de savoir de quoi l'on parle. Ensuite, je vais vous préciser le champ de l'étude et la méthode d'évaluation. Enfin, je présenterai les résultats et je ferai quelques commentaires sur ces résultats.

Les coûts : définition. Les coûts fixes sont les dépenses d'investissement nécessaires pour la réalisation des infrastructures mises en service. Mais il s'agit également des dépenses d'entretien et d'exploitation qui sont indépendantes de la variation du trafic. Les coûts variables sont pris en compte dans l'étude. Ce sont les dépenses de maintenance, (d'entretien) et d'exploitation qui elles, varient avec l'intensité du trafic. Les frais généraux : ce sont les dépenses des services administratifs chargés de l'entretien routier, de la préparation des projets routiers, du réseau technique. Le coût des services de contrôle sont pris en compte dans cette étude.

Enfin, toutes ces dépenses sont ventilées selon des clés d'imputation qui sont déterminées, de façon technico-économique, en fonction de la part de responsabilité de chacune des catégories d'usagers dans l'engagement de ces dépenses, donc en fonction de l'importance des coûts qu'ils génèrent.. Alors, l'approche au coût complet : cela comprend les coûts fixes, les coûts variables plus les frais généraux. L'approche coût marginal d'usage comprend le coût supplémentaire provoqué par une unité de trafic supplémentaire, c'est donc le coût d'usage supplémentaire d'infrastructure, par unité de trafic supplémentaire. Le coût social est la prise en compte des effets externes.

Si nous ajoutons le coût social au coût complet, nous obtenons le coût complet social. Si nous ajoutons le coût social au coût marginal, nous obtenons le coût marginal social. Le coût social : il s'agit de la prise en compte des effets externes. Quels effets ? D'abord, qu'est-ce qu'un effet externe ? C'est l'effet produit par une activité de transport, donc un agent économique sur un autre agent économique sans passer par le marché, donc sans passer par un système de prix.

Je précise : par exemple, lorsqu'un véhicule utilise la route, il pollue, il cause des dommages à la santé, et des dégradations aux bâtiments. Mais il ne supporte pas ces coûts générés par son activité que la collectivité, elle, supporte par ailleurs sur les comptes sociaux par exemple. Donc ce coût social sort de la sphère des transports et nous appelons cela une externalité puisque ce coût généré par l'activité des transports est supporté ailleurs, par un autre secteur, par une autre comptabilité, la comptabilité sociale.

Les effets externes sont monétarisés dans l'étude que je vous présente : c'est-à-dire l'insécurité, le bruit, la pollution, l'effet de serre, la congestion, la congestion seulement dans l'approche au coût marginal social. Certains effets externes ne sont pas monétarisés : il s'agit des effets sur le paysage, la biodiversité et certains effets sur la santé.

Il y a plusieurs méthodes d'internalisation du coût externe : d'une part, première méthode, passer – je viens de l'expliquer – par un système de prix, donc par le marché. C'est la monétarisation, dans la tarification de l'infrastructure (péage et taxes). Deuxième façon de procéder : prendre en compte ces effets externes, dans le coût d'investissement. Par exemple, il s'agit de la pose d'écrans antibruit pour réduire l'effet de l'infrastructure sur son environnement. Donc nous avons la prise en compte dans l'investissement.

Troisième méthode d'internalisation : par la réglementation et son contrôle : là, cela touche plusieurs parties, d'une part l'utilisateur avec la limitation de vitesse, la ceinture de sécurité également. Cela touche également la partie « véhicules », les normes techniques sur les véhicules par exemple en matière d'émission de polluants. Là, ce sont des normes qui nécessitent des équipements spécifiques (filtres à particules) qui sont supportées par l'utilisateur lorsqu'il achète son véhicule (*inaudible*). Donc il y a une internalisation par la réglementation pour les véhicules et aussi pour les infrastructures. Il y a des seuils de bruit. Toute nouvelle infrastructure doit répondre à des normes techniques en matière d'émissions sonores. Actuellement, c'est 55 dB la nuit et 60 dB le jour.

Donc, en France comme dans la plupart des pays européens, nous jouons sur ces trois méthodes d'internalisation : par un système de prix, dans l'investissement et dans la réglementation, ceci afin, d'émettre vis-à-vis de l'utilisateur comme du citoyen, un signal cohérent et de donner une meilleure lisibilité de l'action des pouvoirs publics.

Monétarisation de ces effets : il s'agit donc de l'insécurité. J'en ai parlé. C'est le coût social d'insécurité, c'est-à-dire que nous allons prendre des valeurs tutélaires, notamment celle du rapport Boiteux 2 du Commissariat général du Plan (*inaudible*). Donc, nous prenons en compte à la fois cette valeur tutélaire de la sauvegarde d'une vie humaine, la valeur des blessés légers et des blessés graves sur la route et nous déduisons les indemnités versées par les compagnies d'assurance.

Pour le bruit : c'est un calcul du coût d'évitement du bruit. Ce sont toutes les mesures de protection qui sont prises en considération pour la réduction des émissions sonores.

La pollution atmosphérique : il s'agit là aussi d'une valeur tutélaire. Nous utilisons les ratios recommandés par le rapport du plan et qui permet de monétariser la pollution atmosphérique en tenant compte de la concentration des polluants et de la densité de la population, donc du milieu traversé par l'infrastructure : urbain dense, urbain diffus et rase campagne.

L'effet de serre : il s'agit des valeurs tutélaires de la tonne de carbone qui est prise en considération et c'est 100 euros par tonne de carbone émise.

La congestion : le coût marginal de congestion c'est c'est le coût d'une gêne provoquée par un utilisateur supplémentaire qui est subie par l'ensemble des autres usagers. C'est un coût externe qui interfère entre les usagers. Donc, nous le prenons en considération à partir d'une modélisation des lois débit/vitesse, qui sont des lois que nous avons définies par des travaux au Ministère des Transports. Nous valorisons la gêne et la perte de temps passée sur les infrastructures par des valeurs du temps pour les voyageurs et les marchandises.

La tarification : nous cherchons à passer par le marché, par un système de prix. Les objectifs de la tarification sont multiples, mais ils peuvent parfois être contradictoires. Je m'explique assez rapidement : tarifier l'infrastructure aux coûts complets, c'est rechercher l'équilibre budgétaire. La redevance des infrastructures, ou le péage est perçue au bénéfice du gestionnaire de l'infrastructure. La tarification au coût marginal, c'est rechercher l'optimum économique. Le but est une allocation

optimale des ressources compte tenu de la rareté budgétaire, de la rareté des biens environnementaux et de la rareté de l'infrastructure.

Et tarifier le coût social, c'est internaliser les coûts externes. La démarche est donc de fixer des taxes au bénéfice de la collectivité, pour réparer les dommages et c'est, dans le niveau des taxes, prendre en compte les trois méthodes d'internalisation. Une partie se retrouve dans les coûts, dans le péage et les redevances. Une autre partie se retrouve sur les taxes. Il se peut qu'il y ait un solde qui soit positif soit négatif. Nous le verrons.

Les recettes prises en compte dans cette étude : Ce sont les recettes de péage, (là ce sont les péages autoroutiers), la TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers), le produit de la taxe additionnelle sur les contrats d'assurance, le produit des vignettes et la taxe à l'essieu. En effet l'étude porte sur l'année 2000. Maintenant, c'est intégré dans la directive européenne « eurovignette ».

Je résume un peu ce que je viens de vous dire : voici sur cette diapo les grands principes d'évaluation des coûts et de tarification. A gauche, vous avez les types de coûts, les coûts fixes, les coûts variables et les coûts sociaux et externes. Ensuite, vous avez les différentes options de tarification : au coût complet social, au coût marginal social, puis la méthode d'évaluation de ces coûts ; ce sont des coûts normés et budgétaires, des coûts marginaux (à la marge) ou bien des coûts tutélaires. Enfin, nous avons la congestion, ce sont des coûts évalués de façon marginale, et modélisés. Nous avons les différentes recettes prises en compte dans l'étude : les péages, la TIPP, les taxes additionnelles sur les contrats d'assurance, la taxe à l'essieu et le produit des vignettes.

Première partie de l'étude : il s'agit de l'approche globale par type de réseau. Le champ de l'étude, concerne l'ensemble des réseaux gérés par l'Etat, en gestion directe et en gestion déléguée par des concessions, et l'ensemble des réseaux des collectivités territoriales, les départements et les communes. L'imputation des coûts est faite sur la base de la seule fonction interurbaine des réseaux. Nous utilisons des coefficients d'imputation par réseaux et par catégorie de véhicules. Donc, nous avons décliné les deux approches : le coût complet social et le coût marginal social.

Une fois que nous avons recensé les coûts, leur imputation aux différentes catégories de véhicules selon les clés définies, les lois de marginalité observées, voici les résultats : je prends un exemple, c'est un résultat pour les autoroutes concédées. Vous verrez que, sur la colonne jaune complètement à droite, vous avez le total des pourcentages des dépenses qui sont imputées aux différentes catégories de véhicules. Vous avez par exemple, 43 % du total du coût complet social qui est imputé au PL, mais également 43 % du coût marginal social. Vous constaterez également que par exemple, nous imputons 46 % des coûts fixes aux PL et 41 % aux VL. Aucun coût fixe n'est imputé au coût marginal puisque, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, dans le coût marginal, on prend en compte les dépenses variables avec la quantité de trafic. Ce n'est pas l'objet de cet exemple.

Par contre, nous prenons le coût de la congestion dans l'approche au coût marginal social. Donc, vous constaterez dans le tableau suivant que nous imputons 40 % des coûts de congestion aux PL sur autoroutes concédées. Ce sont les résultats de notre étude et vous voyez que, sur une autoroute concédée, avec ces méthodes de calcul, ces coefficients d'équivalence et ces lois d'imputation, nous avons, sur autoroute concédée, une couverture du coût complet social pour les PL, une surcouverture pour les VL. Par contre, sur les routes nationales, les autoroutes non concédées, précisément lorsqu'il n'y a pas de péage, vous observerez que les poids-lourds ne couvrent que 66 % des coûts complets sociaux et environ 60 % des coûts marginaux sociaux qu'ils occasionnent. Par contre, les VL couvrent presque le coût complet social et à peine 80 % de leurs coûts marginaux sociaux sur le réseau national non concédé.

En ce qui concerne le coût marginal social sur autoroute concédée (à péage), les poids-lourds couvrent largement le coût marginal social. Mais il s'agit là d'une approche globale et en moyenne pondérée du CMS, toutes autoroutes confondues. Par contre, je le répète, sur les routes nationales, nous avons à peu près 60 % de couvert par les poids-lourds et à peu près 80 % par les VL.

Je poursuis pour faire quelques commentaires que je tiens à vous faire d'ailleurs pour nuancer ces résultats, qui sont en valeur moyenne sur les coûts complets sociaux et les coûts marginaux sociaux sur les autoroutes concédées, qui supportent quand même la majeure partie des circulations de fret à longue distance. Il ne faut pas l'oublier.

En effet, ces résultats de l'approche globale ne doivent pas masquer la grande disparité des coûts marginaux sociaux à certaines périodes de la journée, de l'année et selon les endroits ou les lieux du réseau national. C'est ce que je vais vous montrer : nous avons donc réalisé dans une deuxième approche, un calcul plus fin des coûts marginaux sociaux sur certains tronçons du réseau national. Là, nous avons observé très précisément par des comptages précis, le coût marginal social de court terme. C'est la mesure des coûts là où ils sont produits, c'est-à-dire qu'à certaines périodes de la journée, la congestion est forte. A d'autres, elle l'est moins. A certains endroits du réseau, la congestion était beaucoup plus intense qu'à d'autres. Donc, nous essayons de voir ce qui ne va pas : nous avons observé. Voilà les conclusions concrètes.

Voici sur cette diapos qui concerne les poids lourds, les résultats pour certaines catégories type d'infrastructures : ARNC ce sont les autoroutes non concédées. AC, ce sont les autoroutes concédées. Nous pouvons donc nous apercevoir par exemple que sur une autoroute non concédée à deux fois quatre voies qui est fortement circulée en région parisienne, nous avons des coûts marginaux sociaux aux heures pleines qui sont assez élevés, tandis que la contribution aux charges d'infrastructures se limite à la TIPP (pas de péage). Dans ce cas-là, l'insuffisance des recettes est importante. Nous voyons aussi que sur des autoroutes de type A7, par exemple les deux fois trois voies sur certaines tronçons, nous avons également une situation d'insuffisance de tarification à certaines heures de la journée.

Par contre, à d'autres heures et sur d'autres parties du réseau, il y a une sur-tarification des PL avec une évaluation au coût marginal social. Donc ces résultats montrent une grande disparité des coûts marginaux sociaux à certaines périodes de la journée et de la nuit et selon les tronçons du réseau. Il existe des situations de sous-tarification sensibles des PL, sur les tronçons les plus chargés du réseau national, c'est-à-dire essentiellement les corridors à fort trafic de longue distance, le réseau national qui prolonge le réseau concédé ou bien les axes alternatifs non concédés au réseau concédé.

Donc, pour être optimisée, la tarification au coût marginal social de court terme devrait être ajustée en fonction de l'heure et de l'endroit. Nous pouvons nous heurter d'ailleurs à un problème d'acceptabilité sociale puisque lorsque vous perdez du temps en période de congestion, théoriquement, il faut augmenter la tarification. Là, il y a une contradiction entre l'objectif de tarification en période de congestion quand les coûts externes augmentent fortement (bruit, pollution, effet de serre...) et l'acceptabilité sociale d'une hausse de la tarification. Nous perdons du temps. La qualité de service se dégrade. Mais il faudrait cependant augmenter le coût de son déplacement, le péage.

Voici maintenant quelques valeurs tutélaires qui ont été utilisées avec des comparaisons pour les autres modes de transport. Prenons par exemple les coûts d'insécurité. Ce sont les valeurs du rapport Boiteux 2 du plan. Pour la valeur des tués par exemple, vous constatez que nous prenons, dans les transports collectifs 1,5 million d'euros et un million pour les transports routiers. Vous lisez les valeurs. En ce qui concerne la pollution locale, voici les valeurs qui ont été utilisées dans

cette étude à la fois pour les PL, les VL, les cars et vous avez quelques éléments pour les trains diesel fret et les trains diesel voyageurs. Vous voyez que les valeurs sont différentes selon le milieu concerné : l'urbain dense, l'urbain diffus, la rase campagne et les valeurs moyennes.

En ce qui concerne le bruit par exemple, pour comprendre l'intérêt des deux approches de notre étude, dans l'approche de l'analyse précise du CMS par section du réseau – je termine –, vous obtenez 5,2 centimes d'euro par PL.km et vous voyez par exemple que dans l'approche moyenne, nous avons, pour les PL et pour les VL, 0,1 centime d'euro par véhicule/kilomètre et (*inaudible*). Donc, quand nous faisons une approche la plus précise possible, nous arrivons à avoir des chiffres différents selon que nous raisonnons globalement en moyenne ou par des mesures dans des endroits très précis. Mais cela veut dire aussi qu'en coût marginal social, pour la majeure partie des voyageurs et des marchandises sur un trajet en rase campagne, le coût du bruit est proche de zéro. D'où l'intérêt d'avoir à la fois une approche globale pour savoir si l'ensemble des coûts générés par la sphère des transports sont couverts par l'ensemble des recettes prélevées par cette sphère des transports et de regarder plus finement sur certains axes, le calcul du coût marginal social. Le CMS, c'est un peu le « baromètre » pour savoir où il faudrait payer plus et où il faudrait payer moins. Dans certains endroits, il faudrait faire payer moins et dans d'autres, beaucoup plus. Donc, cela permettrait peut-être aussi d'orienter la demande à différents endroits du réseau et peut-être de favoriser dans là où c'est utile un report modal d'une part et un report sur d'autres axes du trafic routier.

Philippe MARZOLF

Par exemple sur l'A7 et l'A9.

André LEUXE

Par exemple.

Philippe MARZOLF

Il y a des implications dans certains corridors. Globalement, sur autoroute, vous semblez dire que les coûts complets sur réseau concédé sont corrects, mais c'est sur les nationales qu'il y a notamment des disparités. Certains corridors sont en disparité et en fonction aussi de certains de jours.

André LEUXE

En coût marginal social, vous vous apercevez qu'en fonction de l'intensité du trafic qui se présente à certaines heures, vous avez une perte de temps importante. Cela a un coût. C'est valorisé. Cette perte de temps, ce sont des modèles qui l'évalue en fonction des observations. Il y a des modélisations. Ensuite, vous avez un résultat, une valeur que vous prenez en compte dans vos calculs. Plus vous avez de congestion, plus vous avez de pollutions, plus les coûts sociaux explosent à certaines heures de la journée. Par contre, en période creuse, ils redescendent et à ce moment-là, nous pourrions dire qu'à certains endroits, il y a une sur-tarification par rapport à un péage moyen.

Philippe MARZOLF

Ce sont des études françaises ?

André LEUXE

Oui. Ce sont des études françaises : en approche globale et valeurs moyennes et en approche analytique du CMS sur certaine sections du réseau national.

Philippe MARZOLF

Justement, c'est pour cela que nous avons demandé à Monsieur Domergue s'il pouvait nous dire aussi quelles étaient les études faites au niveau européen. Allez-y, Monsieur Domergue.

Philippe DOMERGUE
Conseil supérieur du service public ferroviaire

Je ne vais pas me présenter parce que je n'ai pas beaucoup de temps et je préfère donner un certain nombre d'éléments sur les études européennes portant sur les coûts externes qui donnent des valorisations des coûts externes plus importantes que les études françaises. Il y a un paradoxe, c'est que l'opinion publique se préoccupe de plus en plus d'environnement et les experts, du moins en France, valorisent de moins en moins les nuisances socio environnementales.

En tout cas, la rentabilité des projets diminue pour les modes les moins nuisants entre les rapports Boiteux I et Boiteux II. Lorsque nous faisons par exemple la rentabilité du contournement fret et des voyageurs de Nîmes à Montpellier, elle est de 12,8 %. Elle diminue à 8,1 % avec Boiteux II alors que dans une approche européenne, nous obtiendrions une rentabilité de 18,9 %. Vous voyez en fait l'intérêt qu'il y a derrière ces approches.

Deuxième point : nous sommes loin aujourd'hui de savoir évaluer tous les coûts externes. Vous avez, sur cette figure en rouge, les coûts qui sont évalués dans Boiteux et en bleu les coûts qui sont évalués dans l'étude européenne, de référence Infrac-IWW, en plus de l'étude de Boiteux. Vous voyez qu'en blanc, il y a plein de choses qui restent à évaluer.

Autre point : ces valeurs socio environnementales, même si elles sont réduites par le progrès technique, augmentent rapidement avec les niveaux de vie, c'est-à-dire que plus les gens ont un niveau de vie élevé, plus ils sont sensibles à l'environnement et plus ils exigent par exemple que la vie humaine soit valorisée fortement. Vous avez l'irruption de la valeur de l'insécurité routière en Suède et vous voyez par exemple que le blessé grave a vu sa valeur multipliée par 33 en 19 ans. C'est vrai qu'en Suède, la politique est « zéro accident. »

En ce qui concerne les évolutions des nuisances par unité de trafic, l'évaluation monétaire globale unitaire est le résultat d'une évolution du progrès technique qui vient réduire évidemment les nuisances. Il y a effectivement beaucoup de progrès techniques. Il y a l'évolution de la pénétration du progrès technique car il ne suffit pas par exemple que les autoroutes s'améliorent ; il faut encore que le parc total s'améliore. Or un renouvellement du parc automobile se fait avec une vitesse qui est celle que nous connaissons.

Troisième élément : il y a une évolution de la perception sociale. Elle augmente en fonction du niveau de vie et en généralement plus rapidement que le niveau de vie. Bien sûr, pour le bilan global environnemental, il faut multiplier la valeur unitaire des coûts externes par l'augmentation des trafics. Là, en fait, le bilan global se détériore. Plus la valorisation des coûts externes est basse, plus elle favorise les projets des transports les plus polluants. La loi LOTI stipule de choisir les investissements en fonction de leur valeur et de leur rentabilité socioéconomique.

Si vous avez deux projets dont la valeur économique est de 80 et de 100 respectivement et la valeur socio-environnementale, à l'inverse de 55 et de 40, si vous prenez une valorisation basse à 55 et 40 ou à 110 et 80, c'est-à-dire le double, vous obtenez des décisions politiques exactement inverses dans un cas ou dans l'autre. Là, nous avons une comparaison entre les valeurs officielles françaises et les valeurs européennes pour Infrac-IWW. Sur l'insécurité, comme cela vient d'être dit, le mort routier est à 1,5 million d'euros et le mort de transport collectif à un million d'euros. C'est l'inverse. Alors que dans l'Infrac-IWW, le mort est le même pour tous les modes de transport.

Pour la pollution atmosphérique, le guide Boiteux différencie trois types de milieux selon la densité. Mais il me semble que le découpage est inadapté parce que 37 habitants au kilomètre carré est une zone vraiment très peu dense alors que justement, les grands axes de transport sont plus densément peuplés. En fait, il semble que ce découpage soit peu adapté. C'est sur le changement climatique que la différence est la plus importante puisque, dans Boiteux, pour fêter l'euro, Monsieur Boiteux avait arrêté dans sa sagesse 100 euros la tonne de carbone, c'est-à-dire 27 euros à la tonne de CO₂. Dans Infrac-IWW, c'est 140 euros la tonne de CO₂, soit cinq fois plus. 27 euros la tonne de CO₂, cela correspond à peu près à la valeur de l'accord de Kyoto, c'est-à-dire l'horizon 2010. 140 euros correspondent à peu près à la division par quatre, c'est-à-dire l'objectif à l'horizon 2050.

Le bruit dans Boiteux : la méthode est quasiment inexploitable sauf à grands détails de connaissance. Quand nous disons « inexploitable », cela veut dire « valorisation = zéro. La congestion est prise dans les deux cas et dans l'étude Infrac-IWW, nous avons la nature et paysage, les coupures urbaines et l'effet amont/aval.

Là, ce diagramme est un diagramme sur le stock d'effet de serre. L'explosion du stock d'effet de serre est connue. La seule chose que nous allons pouvoir faire durant le XXI^e siècle, c'est le stabiliser éventuellement à 450 parties par million. C'est la courbe du haut. La courbe du bas, ce sont les efforts à faire dans les émissions. Donc premier effort : c'est - 8 % ; c'est l'accord de Kyoto qui correspond à 20 euros la tonne de CO₂. Nous avons l'effort de long terme. Les infrastructures de transport, c'était pour le long terme. C'est 140 euros la tonne de carbone.

Avec l'étude Infrac-IWW qui est l'étude européenne la plus complète et la plus utilisée en Europe, notamment par la Commission, l'Agence européenne de l'Environnement, la Banque européenne de l'Investissement et plusieurs pays, nous pouvons obtenir des comptes de l'environnement pour la France, mode par mode et nuisance par nuisance. Vous avez ce détail dans ce tableau en milliards d'euros par an et le total est de 87 milliards d'euros par an pour l'année 2000, ce qui représente 6,2 % du PIB de l'an 2000 auquel il faut ajouter la congestion pour 3 %.

Globalement, il y a un vrai problème environnemental. Si le Livre blanc de la Commission évalue l'activité de transport à 10 % du PIB européen, les études les plus complètes évaluent aussi les nuisances de l'environnement à 10 %. Il faut réduire sans barguigner – barguigner veut dire hésiter – les nuisances socio-environnementales, les transports par tous les moyens. Le rapport Transports 2050 qui pense que le progrès technique suffira est peu réaliste et très démobilisateur en ce sens.

Le problème n'est pas d'abord économique, c'est-à-dire couvrir les coûts externes. C'est plutôt environnemental et sociétal : réduire les nuisances dont la société ne veut plus. Il ne faut pas confondre l'objectif qui est environnemental et les instruments possibles qui sont très divers et qui peuvent utiliser les coûts externes, notamment sur l'accord de la taxation et des redevances poids-lourds comme par exemple en Alsace. Vous savez que la redevance poids-lourds pourrait être mise au point en Alsace au premier janvier 2007, s'il n'y a pas trop de bâtons dans les roues puisqu'elle a été votée par le Parlement en décembre 2005. Elle est en cours de développement par le préfet de la région Alsace.

La politique européenne de l'environnement doit être intégrée dans la politique des transports et ne se résume pas au principe pollueur-payeur. Vous avez ici le texte du traité de la Communauté européenne après le traité de Nice qui dit qu'en fait, la Communauté a pour mission, dès l'article 2, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement, que toutes les exigences de protection de l'environnement doivent être intégrées dans les autres politiques et qu'il y a trois principes de l'objectif dans l'environnement : le principe de prévention et d'action préventive, le

principe de correction par priorité à la source, les atteintes à l'environnement et le principe pollueur-payeur qui n'est qu'un des trois principes de la politique de l'environnement.

Alors deux citations sur l'urgence : « La maison brûle ! » C'est Jacques Chirac qui l'a dit en septembre 2002. Il y a une phrase latine pour ceux qui connaissent encore le latin, c'est sur les murs d'une maison de Pompéi détruite en 79 après Jésus-Christ et ceux qui ne pourront pas traduire, je leur traduirai.

Je voudrais résumer en quelques points au plan environnemental : l'environnement est dans un état de dégradation dépassé où les coûts externes ne sont plus qu'un outil et où la défense de l'environnement devient une politique centrale. Réduire les nuisances et ne plus les faire payer seulement ! Au plan économique, en France, il faut réussir l'expérimentation de la redevance poids-lourds dès le 1^{er} janvier 2007, puis l'étendre en France. Dans un deuxième temps, les coûts de transport doivent être revalorisés dans la cadre de la directive européenne. Vous savez que la directive européenne ne tient pas compte des coûts externes, mais que dans les deux sens, la Commission européenne doit rendre un rapport sur les coûts externes. Je crois qu'il est très important et ceci est intéressant. Lorsque leur moyenne aura été calculée avec les coûts externes, il faudra bien sûr relever le niveau de la redevance.

Vous savez qu'aujourd'hui – en fait, j'ai fait des petits calculs – un poids-lourd sur autoroute paye un péage d'un centime par kilomètre pour un poids-lourd à 15 tonnes de charge. En Suisse, c'est 1,5 centime. En Allemagne, c'est 0,1 centimes. Dans Infrac-IWW, pour un poids-lourd, c'est 8,10 centimes.

Sur le plan social, je dirais que la valorisation des coûts des transports aura des effets positifs sur la profession routière et contre les délocalisations des hommes et des entreprises, sans compter les effets d'exemplarité que cela pourra entraîner en termes de solidarité. Voilà. Alors, je traduirai la phrase latine à ceux qui le voudront après la pause.

Philippe MARZOLF

Merci. Donc, vous allez complètement à l'envers de ce que vient de dire Monsieur Leuxe, si je comprends bien.

Philippe DOMERGUE

Oui, absolument.

Philippe MARZOLF

Alors, c'est vous ou c'est l'étude européenne ?

Philippe DOMERGUE

C'est l'étude Infrac-IWW qui n'est pas partagée complètement par tous les milieux européens. Mais c'est en tous les cas une étude qui est la plus complète à ce jour en Europe.

Philippe MARZOLF

André LEUXE, voulez-vous réagir, répondre quelque chose ?

André LEUXE

C'est vrai qu'il y a plusieurs études européennes. Il y a eu l'étude RECORDIT, du programme Marco Polo avec des chiffrages de coûts externes sur les grands corridors européens. D'ailleurs, ce chiffrage-là, il s'agit d'une étude qui avait été faite avec l'aide de la Commission européenne, montrait que les résultats se rapprochaient de l'étude que nous avons réalisée au Ministère français des Transports, avec le chiffrage des coûts externes de Boiteux II.

Monsieur Domergue signalait tout à l'heure que, dans le passage de ratios de Boiteux I à Boiteux II, il y avait une différence sur les résultats des évaluations socioéconomiques pour les projets, notamment le contournement Nîmes-Montpellier le résultat se dégrade avec les nouveaux ratios Boiteux. C'est vrai, mais en même temps, attention ! Il faut bien voir qu'avec Boiteux II, par exemple, je prends le cas de la pollution : dans Boiteux I on avait chiffré un coût moyen de pollution sans distinguer le milieu traversé par l'infrastructure. Alors que dans le rapport Boiteux II on s'est dit : attention, cela pollue plus en milieu urbain dense, et en milieu urbain diffus. En rase campagne, cela ne pollue pas beaucoup. Je parle de la pollution locale et régionale.

En moyenne, effectivement, quand nous faisons un calcul moyen, ce n'est pas pareil que quand nous faisons un calcul plus précis. Or nous, nous avons regardé les circulations en milieu urbain, en milieu urbain diffus, en rase campagne et nous pouvons aussi les calculer en moyenne. Donc, forcément, quand nous regardons le ratio rase campagne par rapport au ratio de Boiteux I, cela chiffre à la baisse. Le ratio n'est pas le même. La valeur tutélaire n'est pas la même.

Par contre, quand vous chiffrez en milieu urbain dense, croyez-moi, c'est multiplié par dix par rapport à Boiteux I. Donc, il faut faire attention lorsque l'on présente des choses sans les replacer dans le contexte technique, dans la réalité. Nous avons essayé de regarder secteur par secteur. Nous avons analysé les trafics secteur par secteur et nous en avons déduit les valorisations qui correspondaient aux observations que nous avons faites, avec les ratios de Boiteux. Nous aurions pu prendre des ratios de type Infrac-IWW. Par contre, il n'y avait pas cette discrimination sur les milieux.

Philippe DOMERGUE

J'aurai deux réponses. La première réponse, c'est que l'étude Infrac-IWW peut très bien être différenciée aussi par milieu. Ce que je sais, c'est qu'il appartient au Conseil supérieur du Service Public Ferroviaire. Le Conseil supérieur du Service Public Ferroviaire a créé effectivement des différenciations avec des valeurs différenciées par milieu. Donc, nous pouvons effectivement appliquer la méthode Infrac-IWW avec des milieux différenciés.

Deuxième remarque que nous allons faire quand même, c'est à connaître : c'est qu'en fait, lorsque nous sommes en milieu urbain dense, le train paye des péages extrêmement importants. C'est-à-dire que la SNCF paye des péages absolument très importants à RFF alors que les autoroutes urbaines sont gratuites. Voilà, c'est la seule remarque que j'ai.

Philippe MARZOLF

D'accord. Merci. Nous pensions éclairer la situation et nous avons l'impression que c'est encore plus complexe. Des réactions ? Monsieur, Monsieur ?

Echanges avec le public

Jean-Paul LHUILLIER, FNAUT,

Merci. Direction de l'Environnement, de la coordination inter associative, à peu près une cinquantaine d'associations. Je remercie les intervenants de leur exposé. Je constate simplement que tout cela correspond à une idéologie actuelle que nous ne souhaitons plus. Cette notion est tirée d'une idéologie, de cette liberté de la mobilité qui nous fait croire que : « laissons faire et vous verrez, tout ira bien » C'est un peu plus simple que ce que nous disons et je constate en particulier que, dans les coûts, il n'est pas du tout tenu compte des coûts sur un centime quelconque. C'est-à-dire que lorsque nous parlons de pollution, nous parlons essentiellement de la pollution sur la nature, de l'effet de serre qui aura un niveau énorme. Mais sur la santé réelle des êtres humains et de la population, nous n'en parlons pas.

Je continue. Que je me fasse bien comprendre : lorsque dis « idéologie de la mobilité, de laisser faire, laissons les gens se déplacer », quelque part, nous avons compris que ce n'était pas notre problématique ; ce que nous disons, c'est « non au choix libéral des modes. » C'est sur les modes que nous disons « arrêtons cette idéologie de la mobilité. » Ce que nous disons, c'est qu'il faut arrêter la route pour le ferroviaire et en particulier ce qui est un peu technique, c'est que cette notion de congestion urbaine, certes, d'abord la congestion n'est qu'urbaine, elle n'est pas encore interurbaine ou alors elle est essentiellement interurbaine.

Donc, ici, elle ne concerne que les véhicules et les poids-lourds. Vous savez tous que chez les autres transporteurs, la congestion ne compte pas énormément. Ce qui compte, c'est surtout la fiabilité du temps de parcours, ce qui fait que la SNCF probablement n'arrivera pas à donner une véritable réponse aux transporteurs. Mais pour tout ce qui concerne la congestion, quelque part, cela peut être une chance pour les autres modes. Arrêtons d'investir pour la congestion sur la route et répondons par les autres modes ! Si nous répondons toujours au coût de la congestion par le fait qu'il faut faire des infrastructures, c'est la voiture qui gagne à tous les coups au nom de la liberté et de la mobilité.

Donc, c'est ce que nous disons « arrêtons cette notion ! » Autre chose aussi dans les exemples qui ont été donnés : cela me tient plus à cœur du côté Rhône-Alpes parce que je voudrais que nous ayons une politique globale des transports et non pas que régionale puisque c'est, pour nous en tout cas, la politique des transports à l'échelle nationale qui compte et pas forcément que locale. Essayons aussi de donner des exemples de ce qui se passe dans le cadre pyrénéen. Il passe quatre à cinq fois plus de camions au total dans les Pyrénées que dans les Alpes. Il ne faut pas minimiser la pollution de l'A43 à Maurienne. Ce n'est pas ce que je dis.

Enfin, dernier point sur la directive du péage : c'est cher à Monsieur Marzolf. Nous cherchons effectivement, nous essayons de nous servir de l'associatif pour connaître les solutions.

Philippe MARZOLF

Ce n'est pas moi. C'est la République.

Jean-Paul LHUILLIER

Oui. Nous, c'est un changement politique que nous voulons. Nous avons toujours dit que les lignes sont très claires. Peut-être que nous ne débattons pas. Nous souhaitons une politique radicale. La solution de péage, c'est un peu une tarte à la crème. Les poids-lourds payent leurs coûts. C'est un peu ce qu'a dit Monsieur Leuxe. Si nous faisons un peu plus de péages urbains, peut-être que les choses iraient mieux. Quelque part, cela peut être satisfaisant ponctuellement et encore, mais cela ne répond pas à la politique que nous souhaitons de changement radical.

C'est-à-dire qu'à la limite, si nous réduisons d'une voie par la comparaison entre l'A7 et l'A9 et que nous proposons à l'investissement l'équivalent ferroviaire et en fluvial, je dirai que nous pourrions là être très marqués en termes de choix politiques. C'est comme si vous répondiez à la question : « que faut-il au plan de transport et que faut-il au plan de marchandises ? » C'est encore un autre débat.

Voilà les quelques points sur lesquels j'ose espérer que nous puissions, en tout cas nous, réseau associatif, intervenir. C'est vrai que nous mettons la barre beaucoup plus haut au niveau de l'idéologie et de la politique des transports à l'échelle nationale et européenne.

Philippe MARZOLF

C'est vrai qu'il y a une question sur la pollution liée à la santé. Nous avons eu une intervention à Valence sur la santé, où il y avait 18 000 morts relatifs aux transports, à cause des problèmes cardiovasculaires.

Philippe DOMERGUE

C'est l'étude de l'OMS et c'est la référence d'ailleurs dans Infrac-IWW qui tient compte effectivement des coûts de la santé. Donc, c'est l'étude de l'OMS : 18 000 morts effectivement plus les accidents de la route.

André LEUXE

En fonction des études, nous pouvons avoir une grande diversité de chiffrages ou de coûts sociaux, selon les pays aussi. Par exemple, je vais prendre la valeur de la vie humaine. Un benchmark sur la valeur de la vie humaine prouve que par exemple en Europe, dans les pays de l'Union européenne – je ne vais pas plus loin –, en France, c'est environ un million d'euros pour la sauvegarde d'une vie humaine. En Allemagne, c'est 1,250 million. Mais au Danemark, c'est à peu près comme en France : 1,100 million. En Hongrie, bientôt adhérente et candidate à l'Union européenne, pardon la Hongrie fait d'ailleurs déjà partie de l'Union Européenne, c'est 136 000 euros. Au Portugal qui est aussi un pays européen dans l'UE, c'est dans environ les 250 000 euros. Tout cela est corrélé en fonction de la richesse des pays, du Produit Intérieur Brut. C'est un calcul économique.

Nous pouvons très bien dire « nous nous en moquons », mais en tout cas, c'est le résultat de calculs économiques. Ensuite, chaque pays va, dans sa grande sagesse, décider de façon en général tutélaire le niveau de valorisation. Donc, il y a des calculs. Mais après, il y a une instance de décision. Soit c'est comme en France où il y a un groupe de travail interministériel (Boiteux) avec des experts dont le Ministère de la Santé qui était représenté. Pour certains pays, c'est le Parlement qui décide.

Philippe MARZOLF

Par rapport à la mortalité due à la pollution, c'est une question pas seulement pour les décideurs, mais pour la Commission ?

André LEUXE

Par rapport à l'effet sur la santé de la pollution atmosphérique, c'est quand même pris en compte, mais peut-être insuffisamment. Il faut bien voir quand même que nous manquons peut-être aussi d'études épidémiologiques.. La grande difficulté est qu'il y a la pollution liée aux activités industrielles et à l'habitat qui se conjuguent avec les transports.

Philippe MARZOLF

Ce sont les éléments dus au transport.

André LEUXE

Il y a des tas d'études qui sont faites. Mais ensuite, il faut arrêter une valeur ou des valeurs pour le calcul économique (*inaudible*). Chacun a ses références et ce n'est pas toujours simple. Nous n'avons pas toujours tout le recul suffisant pour prendre en considération les différents phénomènes ; chaque pays à ses références.

Jean MURARD, Déplacements Citoyens

Monsieur Millet a dit un certain nombre de choses que nous partageons. Je dirais simplement que sur la terminologie, cela ne serait pas par idéologie, ce serait par réalisme. Nous nous apercevons qu'au niveau de l'évolution de l'effet de serre qui est directement lié à la mobilité, nous avons eu tant de moyenne, de 1990 à 2002, en transport : 90 %. La mobilité, tous transports confondus, est elle aussi sur une pente moyenne de 2 %, alors que la démographie en France est sur une pente moyenne de 0,4 % ou 0,5 % par an. C'est dire que la mobilité se développe à une vitesse beaucoup plus rapide que la démographie en France.

Si nous mettons cela à l'échelle planétaire, les hypothèses les plus prudentes parlent de 9 milliards d'hommes à l'horizon 2050. Donc, il est évident pour nous qu'il faut que nous changions radicalement de vision des choses. Mais je ne parle pas par idéologie – c'est là que je me distingue de Monsieur Millet –, mais par un réalisme élémentaire. Moi, j'ai une question. Quand nous avons posé toute une série de questions au débat public, je ne sais pas si Monsieur Marzolf en a eu connaissance. C'est récent. Nous posons la question des infrastructures ferroviaires et fluviales en général à développer et nous voulons savoir où cela en est, à quelle vitesse cela avance.

Une question que je voudrais simplement poser : elle concerne le problème du péage des poids-lourds. Le péage des poids-lourds en Alsace, qu'est-ce que c'est ? Comment cela marche-t-il ? Tout simplement, c'est parce que maintenant, il y a un (*inaudible*) en Allemagne et avec les Suisses (*inaudible*).

Enfin, le message aujourd'hui est qu'il y a un changement radical de la vision des choses.

Philippe DOMERGUE, CSSPF

Il y a le texte de la loi du 5 janvier 2006 qui est aussi intéressant. C'est l'article 27 de la loi et un amendement de Yves Bur qui est député UMP d'Alsace et qui est contre l'avis du Gouvernement d'ailleurs. Il dit « à titre expérimental, c'est la Constitution française qui nous permet des expérimentations. » Dans la région Alsace et pour une durée de cinq ans, les véhicules utilitaires dont le poids total à charge est égal ou supérieur à douze tonnes peuvent être soumis, lorsqu'ils empruntent des routes ou des portions de routes d'usage gratuit à proximité d'axes autoroutiers à péages – ce sont les axes allemands –, situés ou non sur le territoire français, à une taxe non déductible dont le montant est exprimé entre 0,1 centime et 1,5 centime d'euro par tonne et par kilomètre. Alors, 0,1, c'est proche du 0,12 des Allemands et 1,5, c'est proche du 1,8 des Suisses comme par hasard.

Cette taxe est perçue au profit de la collectivité propriétaire de la voie concernée. Elle est décidée par décret en Conseil d'Etat puisque le vote appartient au domaine public de l'Etat, c'est-à-dire avoir un premier décret en Conseil d'Etat. Le Ministère des Transports a délégué cela au préfet de la région Alsace.

Ensuite, il y a un deuxième barrage à passer. Si c'est l'autoroute nord/sud qui est la seule voie qui relève de l'Etat, gratuite, il faudra que l'Etat prenne un arrêté pour dire « je décide de mettre un péage », mais il peut très bien dire qu'il n'en veut pas. Si c'est sur une route appartenant à la région Alsace comme dans le cas de la décentralisation, là, le Conseil régional peut voter le fait que cette route est destinée à péage.

Philippe MARZOLF

Serait-il possible de faire cela dans la vallée du Rhône ? Monsieur Leuxe ?

Philippe DOMERGUE

A titre expérimental, nous pouvons faire ce que nous voulons dans la Constitution française. Cela a été voté dans la réforme de la Constitution.

Philippe MARZOLF

Monsieur Millet, avez-vous une réponse par rapport à cela ?

Jean-Paul LHUILLIER

C'est possible, mais ce n'est pas évident.

Eric BRUCKER, Fare Sud

Je voulais juste féliciter Monsieur Domergue parce que c'est la première fois que je vois une comparaison entre les différences de ce rapport. Je crois que c'est vraiment la voie dans laquelle il faut avancer et progresser justement pour ne pas toujours faire du sur-place. Je souligne que l'écart considérable qu'il y a entre les deux rapports, c'est que les rapports de Boiteux, évidemment, sont

couverts par la route. Nous pouvons changer de l'un à l'autre. Mais grosso modo, ce n'est pas bien grave. Alors que dans le rapport de type Infrac, vous avez des conclusions complètement opposées puisque nous arrivons à dire qu'en 2000, le total des coûts externes, sans la congestion, s'élevaient à quelques 650 milliards d'euros. Ce sont des chiffres qu'il avoir en tête.

Philippe DOMERGUE

Non. C'est 86 milliards d'euros.

Eric BRUCKER

Pardon ! Dans un des tableaux que nous avons sur Infrac IV, j'ai (*inaudible*). Pour ceux que cela intéresse, ils arrivent à 650 milliards d'euros. D'ailleurs, c'est 5 % du PIB européen. Donc, nous voyons l'aspect considérable de la chose. C'était 530 milliards ; nous en sommes à 650 milliards au niveau européen en 2000. Là, le transport routier est responsables de 95 % des coûts externes, suivis du transport aérien pour 14 % et le rail ne produit que 2 % de ces coûts et la voie navigable 0,4 %.

Quand nous nous basons sur ces rapports, il est clair qu'il faut faire un report le plus massif possible vers le rail et que les conclusions effectivement du rapport 2050 qui consiste à dire « nous commençons à finir le routier en 2003, donc nous allons augmenter encore de 40 % – c'est marqué dans le rapport – et après, nous verrons éventuellement l'alternative », il est bien évident que si nous travaillons avec ce rapport-là, nous ne pouvons absolument pas marcher dans cette voie-là.

C'est peut-être pour cela d'ailleurs qu'à Bruxelles, ils sont un peu revenus en arrière. La discussion de l'eurovignette pour des raisons politiques : nous n'avons pas intégré les coûts externes dans l'eurovignette. Donc, nous les prenons en compte vraiment tout au début, dans la prise en compte des coûts externes, dans les politiques nationales ferroviaires.

Jacques ESTOUR, OITC

J'ai trouvé très intéressante cette présentation. Ce serait bien que nous en ayons l'extrait comme d'habitude.

Philippe MARZOLF

Vous avez celle de Philippe Domergue. Comme d'habitude, en deux jours, elles sont sur le site Internet.

Jacques ESTOUR

Sur route nationale ou sur autoroute, c'est toujours le même débat. C'est une allusion. Ce que je veux dire quand même, c'est qu'il est indispensable au niveau économique que les analyses qui sont faites dans ces coûts directs, dans ces coûts externes, soient comparées sur le plan européen et soient harmonisées sur le plan européen car derrière, il en découle des coûts et derrière, il en découle des décisions politiques que nous pouvons comprendre, pour savoir ce que nous faisons prendre en charge par les consommateurs ou par le contribuable. Il n'est pas possible, dans le

domaine économique, d'avoir des écarts de 1 à 5 ou de 1 à 8 d'un pays à l'autre quand nous sommes dans une économie ouverte entre tous les pays. C'est le premier élément que je vais donner.

Le deuxième, ce que nous ne disons pas, mais le tableau le montre en fait : dans les zones à faible densité, les coûts externes que vous avez décelés sont beaucoup plus faibles que dans les zones de forte congestion où nous avons des agglomérations. Or nous sommes encore en France dans un système qui veut que là où il y a les plus forts coûts, qu'ils soient d'infrastructure, qu'ils soient de fonctionnement ou qu'ils soient des coûts externes, c'est-à-dire des agglomérations, c'est le seul endroit où tout est gratuit.

Philippe DOMERGUE

Sauf le péage ferroviaire.

Jacques ESTOUR

Sauf le péage ferroviaire.

Philippe DOMERGUE

Il est maximum.

Jacques ESTOUR

Vous avez raison. Mais il faudrait faire aussi les coûts externes du ferroviaire, de tous les modes de transport en ferroviaire.

Philippe DOMERGUE

Ils sont très faibles.

Jacques ESTOUR

La route, le paysage, tout cela existe aussi : le nucléaire, l'énergie. Mais ce n'est pas cela que je veux dire. Je veux dire qu'en France et en Europe – nous le voyons dans d'autres villes –, il est certain que ce problème de la gratuité concerne 80 % de la population et la surcharge de taxation que nous faisons en-dehors de ces pôles est quelque chose qui doit poser problème. Alors, nous pouvons faire un péage urbain, le contournement de transit et les grandes agglomérations payantes ou gratuites. Il y a 56 réponses à cela. Mais actuellement, il est certain qu'il y a une inégalité très frappante entre les régions plus défavorisées, qui de toute façon payent tous les coûts, et les zones à forte densité dans lesquelles la gratuité ou la très faible participation de l'utilisateur au péage de l'utilisation de l'infrastructure est anormale.

Philippe MARZOLF

Et par rapport au fait que les PL ne paient pas les coûts externes sur les routes nationales ?

Jacques ESTOUR

Je n'ai pas voulu répondre là-dessus. Vous me connaissez, Monsieur Marzolf. J'ai ici tous les chiffres que paient les différents modes de transport en France. Quand nous comparons un milliard d'un côté et 47 milliards de l'autre, disons que l'analyse mériterait des compléments beaucoup plus précis. Je ne veux pas lancer un faux débat en disant qu'il y en a qui paient tout et d'autres qui ne paient rien. Ne faisons pas de la route dont nous avons besoin un accusé permanent et ne glorifions pas les autres modes de transport qui ont leurs qualités ! Regardez la voie d'eau : c'est merveilleux ! Le chemin de fer ne demande qu'à mieux fonctionner ; il suffit qu'il le prouve.

Par contre, au niveau des coûts et des facturations, excusez-moi, mais pour la route, nous ne payons pas 37 % de l'utilisation du mode de transport, ce qui est le cas, vous le savez, dans les services urbains ou dans le transport de marchandises. Donc, si nous nous lançons dans ce débat, je ne voudrais pas être accusé d'un tas de choses. Donc, je voudrais éviter les amalgames.

Philippe DOMERGUE

Je trouve que votre intervention est extrêmement intéressante. J'avais suggéré que le même débat puisse avoir lieu pour l'ensemble de la politique nationale, politique de transport et environnement. Je pense que le faire dans une région du quart sud-est de la France, comme le dit le Conseil régional Rhône-Alpes, c'est bien. Mais un grand débat national sur le transport et l'environnement, je trouve que cela serait beaucoup mieux ! Donc, je crois qu'il serait intéressant de reprendre effectivement ce débat à un niveau national. Je crois que vous n'avez pas le droit de saisine, mais vous pouvez faire des recommandations.

Philippe MARZOLF

Nous nous appuyons sur la sagesse du Gouvernement pour nous saisir.

André LEUXE

Je voudrais rappeler que dans l'étude que j'ai présentée, à la fois sur l'approche globale et l'approche plus fine du coût marginal social, l'approche globale dit que globalement les usagers de la route paient les coûts sociaux sur les autoroutes concédées. Là, nous faisons l'addition de toutes les taxes et du péage.

Par contre, ce que je dis, c'est que nous avons regardé sur certains tronçons des routes nationales et des autoroutes concédées et là, nous avons constaté qu'à certains endroits et à certaines périodes, il y a une sous-tarifcation et qu'à d'autres, il y a une sur-tarifcation. Ces variations sont d'autant plus sensibles que nous regardons sur certains moments de la journée ou de l'année. Voilà, je dis simplement cela.

Maintenant, effectivement, sur les routes non concédées et sur les réseaux locaux départementaux, qu'il s'agisse des poids-lourds ou des véhicules légers, il y a insuffisance de tarifcation routière.

Mais en même temps, il faut dire que les réseaux routiers locaux sont les trajets terminaux de tous les modes de transport. Donc, il faudrait relativiser parce que quand vous descendez du train, après, il faut utiliser la route pour acheminer les parcours terminaux de fret et pour les voyageurs.

Bien sûr, pour les voyageurs, vous avez le transport collectif En trajet terminal. Ces résultats permettent quand même de relativiser un peu les choses. Donc, on observe un certain nombre de coûts : et on regarde où, comment, dans quelles conditions ils sont couverts.

Philippe MARZOLF

Très bien. De toute façon, les interventions seront sur le site Internet. Je vous propose d'arrêter – il est six heures dix – l'audition publique avec six auditionnés à recevoir. Merci Messieurs pour ces interventions. Bien sûr, s'il y a besoin, nous pourrions revenir sur ces questions de coûts.