

Synthèse de l'atelier sur les coûts externes des différents modes de transport

Philippe MARZOLF, président de la Commission particulière du débat public (CPDP), explique que cet atelier a été organisé sur décision de la Commission, suite à la demande de précisions sur les coûts des transports (coûts externes du transport routier, notamment), de la part de certains acteurs et du public.

André LEUXE, économiste, ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer¹, revient sur une étude menée en collaboration avec le ministère de l'Écologie et du Développement durable qui porte sur l'année 2000. Dans cette étude, deux types d'approches sont abordées : l'approche globale, par réseau, qui porte sur les véhicules et l'approche, plus fine, des coûts marginaux sociaux sur certains tronçons du réseau national.

André Leuxe commence son exposé par la définition des coûts :

- Coûts fixes : dépenses d'investissement + dépenses d'entretien et d'exploitation (indépendantes de l'intensité du trafic)
- Coûts variables : dépenses de maintenance, d'entretien et d'exploitation liées à l'intensité du trafic
- Frais généraux : dépenses de personnel et moyens de fonctionnement
- Clés d'imputation de ces dépenses au prorata de la part de responsabilité de chaque usager sur le poste de dépense considéré.
- Coût complet = coûts fixes + coûts variables + frais généraux
- Coût marginal d'usage = coût supplémentaire d'usage engendré par une unité de trafic supplémentaire (poids lourds ou véhicules légers)
- Coût social (prise en compte des effets externes) : soit coût complet social, soit coût marginal social.

Les effets externes sont produits par l'activité d'un agent économique sur un autre agent économique sans passer par l'intermédiaire du marché (pas de système de prix). Certains sont monétarisés (insécurité, bruit, pollution, effet de serre, congestion), d'autres, non (paysage, biodiversité, santé).

Pour internaliser les effets externes, trois méthodes sont possibles : soit passer par un système de prix (monétarisation/tarifification), soit les prendre en compte dans l'investissement de l'infrastructure (écrans anti-bruit, bassin de rétention...), soit les internaliser par la réglementation et le contrôle (limitation de vitesse, normes techniques sur les véhicules, passage à faune...). Aujourd'hui, la France, comme la plupart des pays européens, combine les trois méthodes.

Les objectifs recherchés pour la mise en place d'une tarification sont multiples et parfois contradictoires : soit tarifier au coût complet grâce à des redevances d'infrastructure au bénéfice du gestionnaire de l'infrastructure, soit tarifier au coût marginal, soit tarifier au coût social (taxes au bénéfice de la collectivité).

Les recettes sont constituées par les péages, les taxes (TIPP), la taxe additionnelle sur les contrats d'assurance, la taxe à l'essieu et la vignette (ces deux dernières sont maintenant prises en compte dans la nouvelle directive eurovignette).

Le champ de l'étude est l'ensemble des réseaux gérés par l'État (gestion directe et déléguée) et par les collectivités territoriales (départements et communes). L'imputation des coûts se fait pour la

¹ Les diapositives présentées lors de l'intervention sont disponibles sur www.debatpublic-transport-vral.org

seule fonction interurbaine des réseaux ; le coefficient d'imputation est calculé par réseaux et par catégorie de véhicules.

Deux approches sont possibles : soit le coût complet social (coût d'investissement + coûts fixes et variables d'entretien et d'exploitation + coût social net d'insécurité + coût des nuisances), soit le coût marginal social (coût marginal d'usage + coût marginal de congestion + coût social net d'insécurité + coût des nuisances).

Les résultats de l'approche globale montrent que l'ensemble des usagers (poids lourds et véhicules légers) couvrent en moyenne la totalité des coûts marginaux et complets (hors réseau national non concédé et réseaux locaux). Les poids lourds couvrent en moyenne les coûts complets sociaux et les coûts marginaux sociaux sur le réseau autoroutier concédé (majeure partie des circulations de fret à longue distance).

Par contre, sur la totalité des réseaux routiers, il apparaît une sous-tarifcation du transport routier de marchandises.

La réalité est toutefois plus nuancée puisque les circulations sur les réseaux locaux représentent pour une bonne part les parcours terminaux de tous les modes de transport. Ces résultats ne doivent pas masquer la grande disparité des coûts marginaux sociaux à certaines périodes (journée/année) et selon les points du réseau

Les résultats de l'approche analytique montrent une grande disparité des coûts marginaux sociaux à certaines périodes (journée/année) et selon les tronçons du réseau : il existe notamment des situations de sous-tarifcation sensibles pour les poids lourds sur les tronçons les plus chargés du réseau national (corridors à fort trafic de longue distance, RN prolongeant le réseau concédé...). Pour les véhicules légers, dès lors qu'il y a congestion, les coûts marginaux sociaux ne sont plus couverts. Pour être optimisée, la tarification devrait être ajustée selon les lieux et selon les périodes. En effet, outre la recherche de l'équilibre budgétaire et l'allocation maximale des ressources, la tarification a pour objet d'orienter la demande.

Philippe DOMERGUE, conseil supérieur du service public ferroviaire², constate que si l'opinion se préoccupe de plus en plus d'environnement, la rentabilité des projets des modes les moins nuisants diminue pour les experts français. Or toutes les nuisances des transports ne sont pas évaluées dans leurs expertises (Boiteux I et II). En France, sont pris en compte la pollution atmosphérique, l'effet de serre, le bruit et la congestion des infrastructures. Au niveau européen, Infrac-IWW prend en compte, en plus, le risque nucléaire et les déchets radioactifs, l'effet de coupure des infrastructures, les atteintes aux paysages, l'impact sur la faune et la flore, les déchets et le cycle de vie. Ni la France ni l'Europe ne tiennent compte des atteintes à la sécurité des personnes, la consommation d'énergie, les risques spécifiques de l'électricité (champs électromagnétiques), les vibrations, la consommation d'espace, les obstacles à l'écoulement des eaux, la pollution industrielle, les pollutions des eaux et des sols.

Ces valeurs socio-environnementales, même réduites par le progrès technique, augmentent avec le niveau de vie. Pour le bilan global environnemental, il faut multiplier la valeur unitaire des coûts externes par l'augmentation des trafics. Et plus la valorisation des coûts externes est basse, plus elle favorise les transports les plus polluants. La loi (LOTI article 14) stipule de choisir les investissements en fonction de leur valeur et de leur rentabilité socio-économiques.

En France, selon l'étude Infrac-IWW, le constat est accablant. Le Livre Blanc de la Commission Européenne de 2001 évalue l'activité des transports à 10% du PIB européen, dans le même temps, les études les plus complètes évaluent les nuisances à 10% de ce même PIB (étude européenne Infrac-IWW 2004).

² Les diapositives présentées lors de l'intervention sont disponibles sur www.debatpublic-transport-vral.org

Pour Philippe Domergue, il faut réduire les nuisances socio-environnementales des transports par tous les moyens. Selon lui, le rapport Transports 2050 qui mise sur le progrès technique est peu réaliste et très démobilisateur.

Le problème n'est pas d'abord économique, mais plutôt environnemental et sociétal selon lui. Il ne s'agit pas que de couvrir les coûts externes, il faut réduire les nuisances dont la société ne veut plus. Ainsi, il ne faut pas confondre l'objectif et les instruments possibles qui sont très divers et peuvent utiliser les coûts externes (taxation, tarification ou aides compensatoires aux modes les moins nuisants, choix et financement des investissements...) ou pas (réglementations, marché des droits à polluer...).

Selon lui, la politique européenne de l'environnement doit être intégrée dans la politique des transports et ne peut se résumer au principe du pollueur-payeur. Les coûts des transports doivent être revalorisés dans le cadre de la directive européenne. Cette valorisation des coûts aura des effets positifs sur la profession routière et permettra de lutter contre les délocalisations, d'après lui.

André LEUXE indique qu'il y a eu des évolutions entre le rapport Boiteux 1 et Boiteux 2 et notamment la prise en compte des milieux qui n'existe pas dans l'étude Infrac-IWW.

Philippe DOMERGUE dit que les résultats de l'étude Infrac-IWW peut différer selon le milieu et il ajoute qu'en milieu urbain dense, le train paye des péages très importants alors que les autoroutes urbaines sont gratuites.

Questions/réponses

Selon **Jean-Paul LHUILLIER, FNAUT**, l'idéologie actuelle de la mobilité n'est plus souhaitable. Le calcul des coûts de la pollution prend en compte la nature, mais pas la santé des êtres humains. Il s'oppose au choix libéral des modes et demande de stopper la route au profit du ferroviaire. En ce sens, il pense que la congestion peut être une chance pour le ferroviaire. Enfin il souhaite que la politique des transports qui sera mise en place soit globale et non locale et représente un réel changement. Pour lui, les péages urbains peuvent être satisfaisants ponctuellement.

Philippe DOMERGUE précise que l'étude de l'OMS estime à 18 000 le nombre de morts dûs à la pollution.

André LEUXE donne les coûts des vies humaines selon les pays : France, 1 million €, Allemagne, 1,250 million €, Portugal, 250 000 €, Hongrie, 136 000 €. En France, le ministère de la Santé travaille avec celui des Transports, rapporte Monsieur Leuxe, qui explique également qu'il est difficile de faire la part entre pollution par les transports et pollution industrielle.

Jean MURARD, Déplacements Citoyens, constate que la mobilité se développe à une vitesse plus rapide que la démographie. En replaçant ce constat à l'échelle planétaire, il en déduit qu'un changement radical est nécessaire, non par idéologie mais par réalisme. Il demande des précisions sur les infrastructures ferroviaires et fluviales à développer et leur état d'avancement. Il interroge Monsieur Domergue sur le péage des poids-lourds en Alsace.

Philippe DOMERGUE expose l'amendement de Yves Bur (député d'Alsace) qui permet de tester, à titre expérimental pour une durée de cinq ans, une taxe imposée aux véhicules utilitaires (poids égal ou supérieur à douze tonnes), lorsqu'ils empruntent des routes d'usage gratuit à proximité d'axes autoroutiers à péages situés ou non sur le territoire français. Cette taxe est perçue au profit de la collectivité propriétaire de la voie concernée.

Eric BRUCKER, Fare Sud est très satisfait de la présentation de Monsieur Domergue qui permet une comparaison entre les rapports Boiteux et Infras-IWW et cite l'évaluation à 650 milliards d'euros pour les coûts externes en 2000 en Europe. Ces chiffres le confortent pour prôner un report le plus massif possible. Selon lui, on ne peut partir de la base du rapport 2050 qui consiste à finir les projets routiers et à voir ensuite l'alternative.

Jacques ESTOUR, OITC, pense qu'il est indispensable au niveau économique que les analyses soient comparées et harmonisées sur le plan européen car il en découle des coûts et des décisions politiques. Il regrette qu'en France, là où les coûts sont les plus forts, dans les agglomérations, tout soit gratuit, hormis le péage ferroviaire.

Philippe DOMERGUE regrette que ce débat ne puisse se dérouler au niveau national.

André LEUXE rappelle que dans l'étude qu'il a présentée, il a été constaté qu'à certains endroits, il y avait une sous-tarifcation et qu'à d'autres, il y avait une sur-tarifcation. 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.