

# CER FACT SHEET

SEPTEMBRE 2008

## COÛTS EXTERNES DES TRANSPORTS ET RÉVISION DE LA DIRECTIVE EUROVIGNETTE



L'évidente nécessité de prendre des mesures :

- Avec la directive Eurovignette actuelle, le transport routier est le seul mode de transport pour lequel l'internalisation des coûts externes n'est pas autorisée, et ce alors que la directive 2001/14 l'autorise pour le rail<sup>1</sup> !
- Le transport routier et le transport maritime sont les deux seuls modes de transport qui n'entrent pas dans le champ d'application du système d'échange de quotas d'émission (SEQE). Les compagnies aériennes seront intégrées à ce système à compter de 2011-2012 tandis que les chemins de fer (dont 80 % du trafic total se fait par traction électrique) sont concernés par l'inclusion complète du secteur producteur d'électricité dans le SEQE.

1. L'article 7 établit clairement que:  
"La redevance d'utilisation de  
l'infrastructure peut être modifiée  
pour tenir compte du coût des effets  
sur l'environnement de l'exploitation  
des trains"

### 1. Qu'entend-on par "coûts externes" ?

- Les coûts externes sont les coûts des effets négatifs du transport qui ne sont pas payés par les usagers-mêmes (ex. pollution).
- Il s'agit de coûts réels pour la société (ex. pour les payeurs de frais de santé et de primes d'assurance, pour les contribuables, pour les sociétés qui souffrent de pertes de productivité).
- La question posée est la suivante : qui devrait les payer ?

Tableau 1 – Principales catégories de coûts externes et QUI les PAIE aujourd'hui ?

CATÉGORIES de COÛTS	Qui paie ?	
	Usagers du transport	Non usagers du transport
<b>Changement climatique (émissions de CO2)</b> • catastrophes • récoltes réduites	Les usagers ne paient pas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assureurs (assurés)</li> <li>Pouvoirs publics (contribuables)</li> <li>Individus</li> <li>Génération futures</li> </ul>
<b>Pollution de l'air:</b> • santé humaine • santé animale	Les usagers ne paient pas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurances maladies (assurés)</li> <li>Pouvoirs publics (contribuables)</li> <li>Individus</li> </ul>
<b>Accidents:</b> • blessures corporelles • dégâts matériels	Partiellement, par le biais des assurances	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assureurs (assurés)</li> <li>Pouvoirs publics (contribuables)</li> <li>Individus</li> </ul>
<b>Encombrement</b> • stress • perte de productivité	Partiellement, par le biais des pertes de productivité	<ul style="list-style-type: none"> <li>Compagnies</li> <li>Individus</li> <li>Assurances maladie (assurés)</li> </ul>
<b>Bruit</b> • stress	Les usagers ne paient pas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individus</li> <li>Assurances maladie (assurés)</li> </ul>

## 2. Est-il possible d'évaluer les coûts externes ?

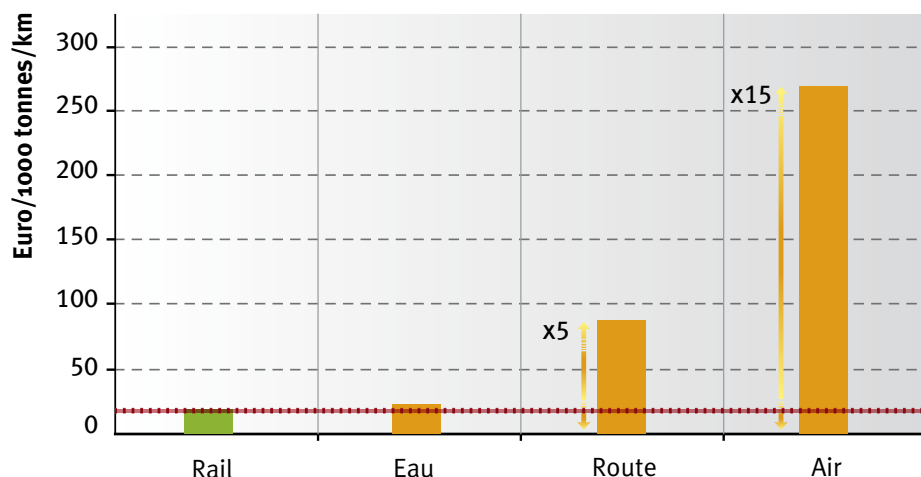
Le manuel de l'étude IMPACT publié par la Commission européenne stipule : " ... il y a consensus parmi les scientifiques sur le fait que les coûts externes du transport peuvent être mesurés via des approches axées sur les meilleures pratiques et que des chiffres sont prêts pour être utilisés à des fins politiques " et ajoute que des mesures supplémentaires doivent être prises au niveau politique<sup>2</sup>.

- **Par exemple**, le coût du changement climatique peut être mesuré en estimant les dommages causés par les changements dus aux émissions de gaz à effet de serre.

## 3. L'ampleur des coûts externes pour le transport de fret

Toutes les études portant sur les coûts externes du transport démontrent l'impact considérable exercé par le transport routier sur l'environnement. Le graphique n°1 illustre les principaux résultats de l'étude INFRAS/IWW de 2004 en termes de coûts externes moyens pour les divers modes de transport de marchandises dans l'Europe des 17. Comparé au rail (le mode de transport le moins polluant), la route génère environ **5 fois plus** de coûts externes par tonne-kilomètre !

Figure 1 : Coûts externes moyens pour les modes de fret en 2000 (sans encombrement)



Source: INFRAS/IWW (2004)

2. CE Delft (2007), Handbook on estimation of external costs in the transport sector, p.13 [http://ec.europa.eu/transport/costs/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/index_en.htm)

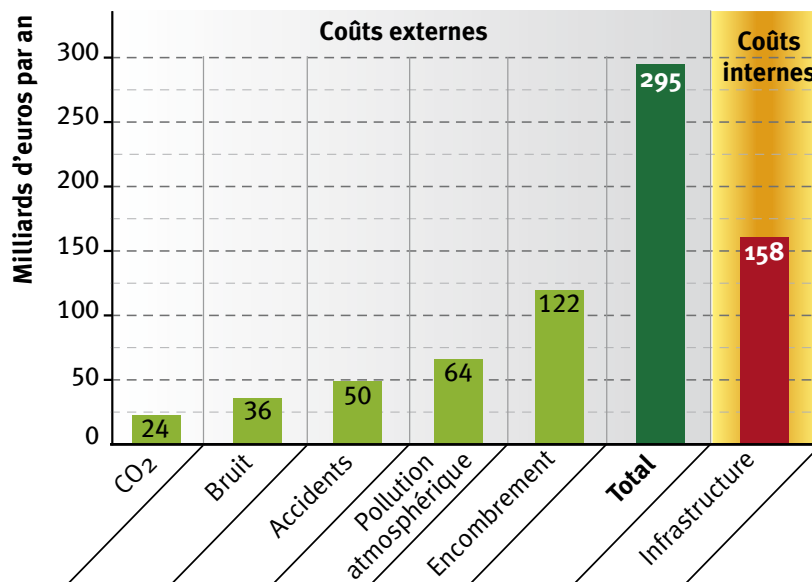


Globalement, des coûts externes totaux du secteur des transports de fret,...

- Les poids lourds représentent 25%.
- Les véhicules utilitaires légers représentent 9 %.
- Le fret ferroviaire représente 1 %.

Des faits intéressants découlent des estimations (même conservatrices) de l'étude UNITE (2003). Non seulement le niveau des coûts externes est supérieur au coût de l'infrastructure routière - comme l'illustre le graphique n°2 - mais il représente pratiquement 3 % de la valeur de tous les biens produits en Europe (PIB).

Graphique 2 : Coûts du transport routier en Europe (en milliards d'euros)<sup>3</sup>



Source : Estimation pour 2006 sur la base de l'étude UNITE

**Ceci signifie que, pour 2006, les coûts externes totaux du transport routier en Europe avoisineraient les 300 milliards € par an!**

**Cela correspond approximativement au PIB d'un pays comme la Suède.**

#### 4. La Directive Eurovignette actuelle (1999/62, amendée par la Dir. 2006/38)

##### Objectif:

- La directive **définit les règles** que les États membres doivent respecter, S'ILS souhaitent introduire une tarification routière ("droits d'usage" ou "péages").
- Elle **N'oblige PAS** les États membres à imposer une tarification routière pour les camions.

##### Champ d'application:

- Elle s'applique aux véhicules de marchandises ayant un poids maximal autorisé de plus de 3,5 tonnes qui sillonnent les routes du réseau routier transeuropéen.
- À compter de 2012, les États membres qui imposent des droits d'usage ou des péages doivent inclure tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes.

##### Limite supérieure maximale :

- Les recettes tirées des droits d'usage ou des péages **NE doivent PAS dépasser les coûts d'infrastructure** (hormis dans les zones sensibles<sup>4</sup>).

##### Utilisation des recettes :

- La décision relative à l'utilisation des recettes incombe à l'État membre.

3. Source : Etude UNITE (2003), faisant référence aux coûts en tant que pourcentage de PIB (chiffres de 1998). Informations adaptées aux chiffres 2006. Selon Eurostat, le PIB pour l'Europe des 15 en 2006 était de l'ordre de 10,855 milliards € (en prix de marché).

4. Selon l'article 11 de la Directive, exceptionnellement en région montagneuse, un supplément peut-être prélevé sur les péages sur certaines sections routières, sans toutefois excéder la limite de 25% du péage moyen pondéré.



## 5. Arguments en faveur de nouvelles révisions :

- Selon les termes du manuel de la Commission, “il est prouvé que le transport routier contribue de loin pour la **part la plus importante aux coûts externes totaux des transports**”<sup>5</sup>: toutes les études scientifiques partagent cette position<sup>6</sup>.
- Le Rapport OCDE sur les Perspectives Environnementales d’ici à 2030 souligne clairement la nécessité d’internaliser les coûts externes : “Les prix du transport reflètent rarement la totalité de leurs coûts sociaux et environnementaux, ce qui mène à un recours excessif aux divers modes de transport et à une absence d’optimisation du choix du mode le plus adapté. Les prix du transport devraient refléter pleinement les coûts des dommages environnementaux et des impacts sur la santé.”
- **Le grand public et les organisations sont en faveur d’une internalisation.** 81% des 469 réponses reçues par la Commission Européenne lors d’une consultation sur internet en 2007 sont en faveur de l’internalisation des coûts externes<sup>7</sup>.

Le déséquilibre créé par la Directive actuelle Eurovignette implique que : (1) les prix ne reflètent pas les coûts externes et (2) le principe du “pollueur-payeur” ne s’applique pas pour le mode de transport le moins respectueux de l’environnement. L’internalisation des coûts externes pour la route constitue donc une étape essentielle à l’instauration d’une situation concurrentielle équitable entre les divers modes de transport.

## 6. La nouvelle Directive proposée par la Commission

En juillet 2008, la Commission européenne a adopté une proposition visant à modifier la Directive dans le cadre du Paquet Écologisation des transports<sup>8</sup> :

- Les Etats membres auront le droit de prélever une taxe sur des Poids Lourds couvrant les coûts relatifs à la pollution aérienne, aux nuisances sonores et aux embouteillages qu’ils génèrent, alors que les coûts liés aux émissions de CO<sub>2</sub> et aux accidents non couverts par les assurances sont exclus. Les taxes sont également limitées à certaines valeurs maximales.
- Le champ d’application du texte est étendu à l’ensemble du réseau routier interurbain et suburbain
- Les revenus doivent être affectés au développement d’une mobilité durable.

La communauté du rail (y inclus la CER, les EIM et UNIFE) :

- Accueille positivement cette initiative visant à mettre en place le principe important de l’internalisation des coûts externes en faveur de l’environnement et de l’économie européenne.
- Trouve déraisonnable d’exclure les coûts dérivant des émissions de CO<sub>2</sub> et des accidents dans un programme non-obligatoire.
- Souligne que des redevances obligatoires devraient être adoptées dans le futur mais ne sont pas réalistes aujourd’hui.
- Invite le Parlement européen et le Conseil à parvenir à un accord avant la fin de la période législative actuelle en vue d’éviter tout nouveau délai dans la procédure.

5. CE Delft (2007), Manuel sur l’estimation des coûts externes dans le secteur des transports, p.8  
 6. Notamment UNITE (2003) et INFRAS/IWW (2004)  
 7. Consultation de la Commission Européenne via son site internet sur l’internalisation des coûts externes, décembre 2007 ; 70% des réponses provenaient de citoyens européens et 30% d’organisations professionnelles.  
 8. Proposition de Directive modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l’utilisation de certaines infrastructures, COM (2008) 436 final.

COMMUNITY OF EUROPEAN RAILWAY AND INFRASTRUCTURE COMPANIES - COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU RAIL ET DES COMPAGNIES D’INFRASTRUCTURE - GEMEINSCHAFT DER EUROPÄISCHEN BAHNEN UND INFRASTRUKTURGESELLSCHAFTEN

