



trans F1

## Coûts externes liés au transport de personnes et de marchandises

*La satisfaction des besoins en matière de mobilité s'accompagne de pressions indésirables sur l'environnement. Certaines de ces pressions sont supportées non pas par les usagers qui les occasionnent (via une contrepartie financière) mais par des tiers, voire par l'ensemble de la société. Leurs effets et les coûts correspondants sont alors qualifiés d'externes.*

### Tous les modes de transport motorisés sont concernés

Les pressions liées au transport de personnes et de marchandises sont très diverses : pollution de l'air, effet de serre, nuisances sonores, fragmentation du territoire, accidents, congestion... Elles ne sont pas limitées au transport routier : tous les modes de déplacement (à l'exception de la marche et du vélo) sont concernés à des degrés divers.

### Un marché faussé

En matière de transport, la demande globale et les choix modaux dépendent notamment des prix proposés aux utilisateurs. Dans ces conditions, la non-prise en compte des coûts externes entraîne, d'une part, une surconsommation globale de biens "transport" et un accroissement du trafic et, d'autre part, un avantage concurrentiel relatif pour les modes de transport les plus polluants (ceux dont les coûts externes sont les plus élevés).

### Internalisation des coûts externes

L'augmentation continue du trafic contribue à accroître le total des coûts externes. Outre le renforcement des normes environnementales et les évolutions technologiques des véhicules, une approche possible pour mettre en œuvre une mobilité plus durable consiste à affecter une valeur monétaire aux coûts externes liés aux activités de transport. En pratique, un tel processus n'est pas simple. Il est en effet particulièrement difficile d'identifier,

de mesurer et de monétiser de façon précise les différents dommages subis, qui peuvent être immédiats ou non, ou encore faire l'objet de controverses.

Une série de coûts externes unitaires (ordres de grandeur) ont néanmoins pu être estimés pour la Région wallonne, sur base d'études récentes<sup>(1)</sup>. Globalement, on constate que les coûts externes environnementaux sont plus élevés pour le transport routier (voiture, camion) que pour les autres modes de transport. Par ailleurs, il est important de noter que certains coûts externes ont des spécificités spatiales et temporelles très importantes. Par exemple, le coût des nuisances sonores liées à la circulation d'un autobus peut varier de 6,95 à 0,07 €/ct/voy-km suivant qu'il circule de nuit en milieu urbain ou la journée en milieu rural.

### Comptes satellites et coûts externes

Des comptes satellites pour le transport (CST) ont par ailleurs été calculés, à l'échelle de la Belgique, pour l'année 2000<sup>(2)</sup>. Les CST permettent de déterminer la dépense totale pour le transport, qui inclut notamment le coût du transport privé pour compte propre en plus de celui lié à la production d'un service marchand (secteur d'activité économique). La comparaison des CST avec les coûts externes des différents modes de transport révèle notamment que le transport par la route représente 80 % des coûts directs et 96 % des coûts externes liés au transport, tous modes confondus.

tab TRANS F1-1

### Coûts externes unitaires pour différents modes de transport en Région wallonne (estimations)

	Passagers (€/ct/voy-km)				Marchandises (€/ct/t-km)			
	route			Train	route		Train	Navigation intérieure
	Voiture	Bus/car	2 roues motorisés		Véhicules utilitaires légers	Camion		
Changement climatique	0,29 - 2,05	0,14 - 0,97	0,20 - 1,36	0,10 - 0,72	0,95 - 6,68	0,21 - 1,49	0,06 - 0,37	0,07 - 0,50
Pollution atmosphérique	0,45 - 1,26	0,20 - 0,56	0,51 - 1,43	nc	1,93 - 5,47	0,57 - 1,56	nc	nc
Nuisances sonores	0,59	0,15	1,81	0,44	3,66	0,55	0,36	0,00
Consommation d'espace	0,39	0,09	0,28	0,08	1,45	0,27	0,04	0,11
Accidents	3,98	0,31	24,32	0,10	4,51	0,62	0,00	0,00
Congestion	10,17 - 31,43	0,53 - 1,63	12,17 - 37,60	0,21	18,74 - 57,91	1,87 - 5,79	0,05	0,00

nc = non calculé

TBE 2010 - Source : Naves et Arnold (2010)

<sup>(1)</sup> Naves et Arnold (2010) <sup>(2)</sup> Hoornaert et al. (2009)