



UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER
INTERNATIONALER EISENBAHNVERBAND
INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS

Communiqué de presse n° 198 – Bruxelles/Paris, le 6 octobre 2004

La nouvelle étude INFRAS / IWW sur l'impact environnemental des transports présentée à Bruxelles

Les "coûts externes" liés aux accidents et aux nuisances environnementales ont augmenté de plus de 12 % entre 1995 et 2000 pour atteindre environ 7,3 % du PIB européen. Plus de 80 % de ces coûts imputables à la route, 1,9 % au rail.

Il est urgent d'agir pour infléchir la tendance et orienter la demande vers les modes les plus écologiques, en particulier le transport ferroviaire.

L'étude réalisée à la demande de l'UIC (Union internationale des chemins de fer) et de la CER (Communauté européenne du rail et compagnies d'infrastructure) par les deux instituts indépendants INFRAS (Zurich) et IWW (Université de Karlsruhe) sur les *coûts externes des transports - étude d'actualisation*, a été présentée mercredi 6 octobre à Bruxelles dans le cadre d'un débat sur la politique européenne des transports organisé par la CER avec la participation de représentants du Parlement Européen, de la Commission et des médias.

Cette étude est l'actualisation de la première évaluation des coûts externes des transports, conduite par les deux mêmes instituts en 2000 sur la base des données de 1995. Il s'agissait là de la première étude de cette envergure qui analysait en profondeur, pour un ensemble géographique de 17 pays européens -l'UE, la Suisse et la Norvège- et pour tous les modes, l'effet des activités de transport en termes d'accidents, de nuisances environnementales et de congestion. L'étude débouchait sur une quantification de ces coûts -les "coûts externes"- mis à la charge de la collectivité (les contribuables) au lieu d'être intégrés dans les prix de transport payés par les usagers. Cette première étude a largement contribué au débat européen sur la politique de mobilité et des transports.

L'*étude d'actualisation*- terminée par les instituts IFRAS et IWW en 2004 porte sur le même ensemble géographique européen. Elle a permis d'affiner la méthodologie tout en veillant strictement à conserver des approches similaires pour garantir la comparabilité avec les résultats de l'étude précédente. L'étude fait en outre référence à de nouveaux travaux sur les coûts externes comme UNITE et ExterneE. Les bases de données, notamment celles concernant les volumes de trafic et les émissions dans le domaine des transports, ont été également améliorées.

.../...

Une croissance continue des coûts externes

Entre 1995 et 2000, les coûts externes d'accidents, d'environnement et de congestion ont augmenté de plus de 12 %. En 2000, *le total des coûts externes* pour tous les modes, sans la congestion, s'élevait à quelque *650 milliards d'euros*, soit *7,3 % du PIB européen*, à rapprocher de 530 milliards pour l'année 1995. Les causes directes de cette augmentation sont tout d'abord la croissance des volumes transportés, surtout dans les transports routiers et aériens, ainsi que l'accroissement des coûts de pollution atmosphérique en transport routier.

La *route* est à elle seule responsable de *83,7 %* des coûts externes, suivie du transport *aérien* avec *14 %*. Le *rail* ne produit qu' *1,9 %* de ces coûts, la *voie navigable* *0,4 %*. Les *2/3* des coûts globaux sont causés par le transport de personnes et *1/3* par les transports de marchandises.

Une image plus précise de la part de responsabilité de chaque mode est donnée par les *coûts relatifs* qui indiquent les valeurs des coûts externes par rapport à une prestation comparable de 1000 voyageurs-km (passagers) ou 1000 tonnes-km (fret). Ces indicateurs font particulièrement ressortir l'avantage du transport ferroviaire sur ses concurrents. En transport de passagers, les coûts externes relatifs du rail sont 3,3 fois inférieurs à ceux de la route, en transport de fret 4 fois.

Agir sans délais pour éliminer les distorsions et rééquilibrer le marché des transports

L'importance des coûts externes environnementaux du transport routier et du transport aérien crée de fortes distorsions sur le marché des transports (par définition, ces coûts ne sont pas supportés par le responsable du transport au nom du principe "pollueur-payeur" mais par la collectivité dans son ensemble). Dans ce contexte, il est urgent d'agir et d'engager de véritables politiques "d'internalisation" ayant pour but de transmettre des messages forts au marché et surtout orienter une part plus grande de la demande vers les modes les plus écologiques, au premier rang desquels le rail.

Pour être efficaces, les politiques d'internalisation doivent, dès maintenant, mettre en application une combinaison d'instruments déjà disponible: taxes à la distance (route), sur les carburants, la pollution, système de tarification de l'infrastructure reconnaissant les avantages du rail, contrôle renforcé du respect des réglementations techniques et sociales (en particulier pour la route), mesures de soutien pour certains transports (trafic combiné), mesures techniques et d'exploitation pour renforcer la sécurité de tous les modes (systèmes de gestion, etc.).

Un instrument d'internalisation important est la prise en compte renforcée, par les autorités publiques et les institutions de financement, de l'impact des projets de transport sur l'environnement. Cela doit se traduire par une mobilisation plus facile des financements nécessaires à la modernisation des chemins de fer. En vue d'un rééquilibrage du marché, dans le cadre d'une véritable stratégie intermodale, il faut citer la voie particulièrement prometteuse -déjà choisie par la Suisse- des financements transmodaux et de la constitution, à partir des recettes prélevées via les taxes et les péages, de fonds pour le financement des nouvelles infrastructures -notamment ferroviaires.

La brochure *The true costs of Transport - Time to act* (les véritables coûts des transports - le temps d'agir) présente les principaux résultats de l'étude INFRAS / IWW ainsi que les instruments d'internalisation des coûts externes. Elle peut être obtenue directement auprès de l'UIC ou de la CER.

Contact :

Liesbeth de Jong, UIC

Tel. +33 1 44 49 20 53, e-mail: dejong@uic.asso.fr

Julia Maciotti, CER

T : + 32 2 213 0980, julia.maciotti@cer.be