

Externe Effekte: Wie viel Verkehr wirklich kostet Studie „Externe Autokosten in der EU 27“ und Berechnung Schweiz

Im Durchschnitt verursacht jedes in der EU gemeldete Auto jährlich Kosten von 1'600 Euro, die von der Gesellschaft sowie von zukünftigen Generationen getragen werden müssen. Die meisten externen Kosten entstehen durch Unfälle, Luftverschmutzung, Lärm und Klimaschäden. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie der Technischen Universität Dresden. Die Grundlage für diese Berechnung bildet eine ausgiebige Literaturanalyse, in die u.a. auch eine ARE-Studie zu den externen Kosten des Verkehrs in der Schweiz einbezogen wurde. Gemäss den neuesten Berechnungen des ARE sind die externen Kosten des Strassen- und Schienenverkehrs in der Schweiz auf 9 Mrd. CHF im Jahr 2009 angestiegen. Davon wurden 8.5 Mrd. CHF (94%) durch den Strassenverkehr verursacht. Die Autoren der Dresdner Studie sehen dringenden Handlungsbedarf und setzen dabei wenig Hoffnung auf technologische Lösungen. Deutlich mehr Einfluss hätten hingegen klare Preissignale für Autofahrende, attraktive Alternativen zum Umsteigen sowie längerfristig die Internalisierung der externen Kosten nach dem Verursacherprinzip. (Sprachen: de, fr, en)

Weitere Informationen:

TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrsökologie

www.verkehrsoekologie.de

Video-Streaming zur Präsentation der Studie im EU-Parlament (de/en):

www.greenmediabox.eu/archive/2012/12/06/a-fair-deal-for-cars/

ARE: Kosten des Verkehrs (Schweiz)

www.are.admin.ch/themen/verkehr/00252/00472/index.html

Effets externes: ce que le trafic coûte réellement Étude européenne sur les coûts externes de l'automobile

En moyenne, dans l'Union Européenne, chaque automobile engendre chaque année des coûts de 1'600 euros, qui doivent être supportés par la société et les générations futures. La majeure partie des coûts trouve son origine dans les accidents, la pollution de l'air, le bruit et les dommages climatiques. C'est sur ce résultat qu'aboutit une étude de l'Université technique de Dresde. La base de ces calculs repose sur une analyse de littérature étendue qui comprend entre autres une étude de l'ARE sur les coûts externes des transports en Suisse. Selon les derniers calculs de l'ARE, les coûts externes du trafic routier et ferroviaire en Suisse ont progressé pour atteindre 9 milliards de francs sur l'année 2009. Parmi ceux-ci, 8.5 milliards de francs (94%) sont imputables au trafic routier. Les auteurs de l'étude de Dresde soulignent l'urgence du besoin d'intervention et mettent peu d'espoir dans le secours de solutions technologiques. Un impact beaucoup plus clair serait atteint par des signaux clairs sur les prix pour les automobilistes, des alternatives de report modal attrayantes ainsi qu'une internalisation des coûts externes sur le long terme selon le principe de causalité. (Langues: allemand, français, anglais)

Pour plus d'informations:

TU Dresde, chaire d'écologie des transports (allemand)

www.verkehrsoekologie.de

Vidéo de présentation de l'étude au parlement européen (allemand/anglais):

www.greenmediabox.eu/archive/2012/12/06/a-fair-deal-for-cars/

ARE: coût des transports en Suisse

www.are.admin.ch/themen/verkehr/00252/00472/index.html?lang=fr

04.02.2013

Coûts externes de l'automobile

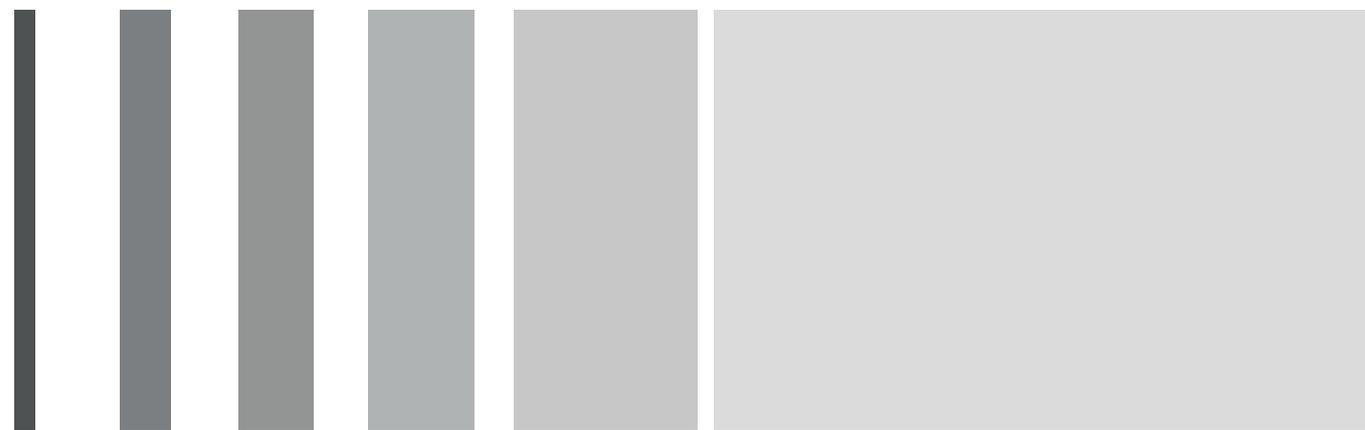
Aperçu des estimations existantes dans l'UE à 27

Final Report



TU Dresden
Chaire pour l'écologie du transport
Prof. Dr. Ing. Udo J. Becker
Thilo Becker
Julia Gerlach

Dresde, 12 Octobre 2012



1.	Introduction, portée et approche	5
2.	Examen de la littérature	9
2.1.	Passage en revue des études existantes	9
2.2.	Applications existantes du principe de l'internalisation des coûts externes	10
3.	Méthodologie d'estimation de la pollution sonore, de la pollution atmosphérique et des coûts des accidents	13
3.1.	Introduction	13
3.2.	Sources des données utilisées dans le rapport	14
3.3.	Méthodologie spécifique pour les accidents	15
3.4.	Méthodologie spécifique pour la pollution atmosphérique	18
3.5.	Méthodologie spécifique pour le bruit	20
3.6.	Méthodologie spécifique des effets en amont et en aval, et des «autres effets»	22
3.7.	Notre approche pour l'estimation des coûts externes de l'utilisation de l'automobile dans l'UE-27	23
3.8.	Précision des estimations	24
4.	Méthodologie d'estimation des coûts liés au changement climatique	25
4.1.	Approche méthodologique: coûts des dommages par opposition aux coûts d'évitement	25
4.2.	État de la littérature – Facteurs généraux des coûts d'évitement	27
4.3.	État de la littérature – coûts d'évitement des mesures spécifiques aux transports	28
4.4.	Méthodologie spécifique aux coûts climatiques utilisée dans le présent rapport	30
5.	Coûts externes de l'utilisation de l'automobile: résultats	33
5.1	Coûts externes par pays	33
6.	Conclusions: ampleur des coûts externes, approches pour l'action politique	40
7.	Littérature	42
8.	Annexes	44
	Liste des tableaux	48
	Liste des figures	48

6.

CONCLUSIONS: AMPLEUR DES COÛTS EXTERNES, APPROCHES POUR L'ACTION POLITIQUE

(1) Sur la base des hypothèses exprimées dans la présente étude, les voitures utilisées dans l'UE-27 externalisent environ 373 milliards d'euros par an (estimation haute) vers d'autres personnes, d'autres régions et d'autres générations (estimation basse: 258 milliards d'euros). Ce montant est considérable et se traduit par un niveau d'utilisation de la voiture qui est inefficace depuis la perspective de la société. Parce que d'«autres» paient des parties importantes des coûts du transport, les Européens se déplacent trop avec leur voiture pour permettre une situation efficace. Cela explique aussi pourquoi certaines parties de l'UE souffrent d'encombrements importants.

(2) Les conclusions de la présente étude montrent que, de toute évidence, les affirmations fréquemment entendues qui voudraient «que les voitures couvrent la totalité de leurs coûts internes et externes⁶⁰» sont infondées. Même si cette étude ne se livre pas une estimation détaillée des redevances et des impôts spéciaux frappant les automobiles et attribuables à leurs coûts externes, il est évident qu'une somme de l'ordre de 300 à 400 millions d'euros réservés à ces coûts ne peut être atteinte. C'est tout le contraire, il faut constater que le trafic automobile dans l'UE est fortement subventionné par d'autres personnes, d'autres régions et par les générations futures: les personnes résidants le long de routes principales, les contribuables, les personnes âgées ne possédant pas une voiture, les pays voisins, les enfants, les petits-enfants et toutes les générations futures subventionnent le trafic actuel. Ils doivent ou devront payer une partie de la facture.

(3) Ces conclusions laissent entendre qu'il est urgent d'entreprendre une action politique. Plus vite elle interviendra, plus il sera facile de concevoir le processus de transition d'une façon tout à la fois facile, efficace, socialement acceptable et écologique. Plus cette action est reportée, plus ce processus sera plus strict, plus sévère et plus cher.

Les conclusions de cette étude démontrent que l'Union européenne doit se lancer aussi rapidement que possible dans un processus d'estimation régulière des coûts externes et développer un chemin d'intégration harmonieux de ces coûts dans les prix des transports. Il convient de procéder lentement mais sûrement, suffisamment tôt avant la mise en œuvre et en prévoyant des mesures d'accompagnement pour soutenir l'adaptation. Rappelons qu'il n'est nullement question de créer des recettes supplémentaires sur le dos des usagers des transports: l'intention est de d'envoyer des signaux de prix de manière à ce que tout le monde s'adapte et que personne, espérons-le, n'ait à payer ces prix. Dans cette hypothèse, l'ensemble des coûts sera réduit et l'efficacité augmentera.

(5) Les mesures technologiques comme les biocarburants ou les véhicules électriques se concentrent avant tout sur l'augmentation de l'efficacité énergétique et sur la réduction des gaz à effet de serre. Leurs effets sur toutes les autres composantes du coût sont plus réduits. Le bruit, la pollution atmosphérique et les accidents – principale composante du coût – restent élevés et leurs effets négatifs permanents continuent d'impacter la société.

(6) De nombreuses projections de courbes d'évitement sont basées sur de nouvelles technologies visant seulement à obtenir des réductions des émissions de gaz à effet de serre. La discussion sur les réductions de gaz à effet de serre dans les transports est pour l'essentiel laissée aux experts de la technologie automobile. Cette approche est trompeuse parce qu'elle néglige d'autres domaines (comme les approches relevant de l'économie, de l'affectation des sols ou des changements comportementaux), dans lesquels les réductions sont obtenues à un prix largement moindre. Le projet TransPoRD, l'un des plus projets européens clés sur les mesures de réduction des gaz à effet de serre dans le secteur des transports, conclut: «Les technologies connues aujourd'hui ne suffiront pas pour atteindre les objectifs de réduction des GES de – 60 % à – 80 % d'ici 2050 ⁶¹». Par conséquent, il faut imaginer une combinaison de toutes les approches possibles: internalisation des coûts externes, mesures de tarification, développement technologique, changement dans l'affectation des sols, réglementation solide (par exemple, interdiction des voitures roulant aux combustibles fossiles dans certaines régions à partir d'une certaine date). Des modifications de la répartition modale sont nécessaires pour s'attaquer au problème.



61. (Schade, 2011, p. 11)



Office fédéral du développement territorial ARE

Coûts des transports

Les coûts des transports sont présentés dans le compte des transports suisse. Ce dernier donne une vue d'ensemble sur tous les coûts et recettes concernant la route et le rail. Le compte des transports est conçu comme une synthèse et un complément des comptes partiels existants des coûts internes d'infrastructures et d'exploitation (compte routier et compte ferroviaire), ainsi que des évaluations des coûts externes des transports.

 [OFS: Compte des transports – coûts et recettes^{\(1\)}](#)

Par «coûts externes des transports», il faut comprendre la part des coûts des transports qui est occasionnée par les usagers sans être prise en charge par eux. Les coûts externes des transports concernent surtout la santé et l'environnement, mais aussi les dégâts aux bâtiments dus à la pollution de l'air par les transports, et la dépréciation qui en découle. Ne comptent pas comme coûts externes des transports les dépenses qui sont à la charge de la collectivité au titre de prestations de service public.

La prise en compte de tous les coûts des transports, y compris les coûts et avantages externes, est conforme au principe de causalité. Cette mesure influence le choix individuel du mode de transport et permet d'améliorer la concurrence entre les différents moyens de transport. Le fonctionnement du système de transports gagne ainsi en efficacité.

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a pour but de faire payer au transport de marchandises les coûts qu'il occasionne à la collectivité. Les coûts externes du trafic marchandises ont servi de base pour calculer le prix à payer par tonne-kilomètre. Il s'agit de la première imputation à grande échelle des coûts externes des transports.

En vertu de la loi fédérale relative à une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (LRPL), article 7, alinéa 3, l'Assemblée fédérale doit tenir régulièrement à jour les coûts externes des transports en fonction de l'état des connaissances scientifiques.

Avantages des transports

Les transports routiers et ferroviaires engendrent de multiples avantages, que ce soit par leur contribution à la création de valeur et à la croissance économique ou comme «employeur». Les coûts et les avantages des transports font l'objet de nombreuses discussions dans de larges milieux. Diverses études sont consacrées aux coûts ou aux «coûts externes» des transports. Afin d'avoir le pendant à ces évaluations, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral des routes (OFROU) se sont associés pour mandater une étude sur les avantages des transports.

Mais il y a avantages et avantages, et les auteurs de l'étude se sont penchés sur les différentes formes que peuvent prendre les avantages des transports et ont mis de l'ordre dans le débat déjà ancien sur les diverses notions que recouvrent les avantages des transports et sur la prise en compte de ces avantages avec les coûts. L'étude comprend quatre projets partiels et un rapport de synthèse. Elle a été publiée le 27 octobre 2006, en même temps que le compte des transports et les coûts externes climatiques.

Tous les liens de cette(s) page(s)

1. <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/02/blank/key/02/01.html>