

COÛTS EXTERNES LIÉS AU TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES

Dernière mise à jour : 15 janvier 2018

Le transport de personnes et de marchandises s'accompagne de pressions et d'impacts sur l'environnement et la santé humaine. Certains de ceux-ci ont des effets sur la société dans son ensemble et ne font pourtant l'objet d'aucune contrepartie financière : ce sont des effets externes auxquels sont associés des coûts externes.

Les données proviennent d'une étude de 2010^(a) et ont été actualisées pour l'année 2011^[1] sur base de différents critères intégrant les progrès technologiques, le renforcement des normes environnementales et l'évolution de la consommation privée. Vu les difficultés liées à l'évaluation de coûts externes, ces chiffres sont à considérer plutôt comme des ordres de grandeur que comme des valeurs précises.

Tous les modes de transport motorisés sont concernés

Les pressions et impacts liés au transport de personnes et de marchandises sont très divers : pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre (GES), nuisances sonores, fragmentation du territoire, accidents, congestion... Ils ne sont pas limités au transport routier : tous les modes de déplacement 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 dans la formation de ces prix entraîne une surconsommation de transport, un accroissement du trafic et donne un avantage concurrentiel relatif aux modes les plus impactants (dont les coûts externes sont les plus élevés). 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 monétariser 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 Wallonie. Globalement, les coûts externes totaux sont plus élevés pour le transport routier (voiture, camion) que pour les autres modes de transport. Par ailleurs, 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

? ÉVALUATION

État : Évaluation non réalisable

Pas de référentiel

Tendance : Évaluation non réalisable

Les données ne concernent qu'une seule année

[En savoir plus sur la méthode d'évaluation](#)

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Références bibliographiques

(a) CIEM, 2010. Évaluation des coûts externes liés au transport en Région wallonne. Mise en œuvre. Rapport final. Étude réalisée pour le compte du SPW – DGO3 - DEMNA. [🔗](#)

(b) BFP & SPF Mobilité et Transports, 2015. Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030. [🔗](#)

varier de 0,07 à 6,95 €/ct/voy-km^(a) suivant qu'il circule la journée en milieu rural ou la nuit en milieu urbain.

Une évolution des coûts contrastée

Selon une étude récente^(b) visant à évaluer pour la Belgique l'évolution de certains coûts externes à l'horizon 2030, l'évolution des réglementations (normes EURO successives) et le développement d'un parc aux motorisations alternatives permettraient de diminuer globalement les coûts marginaux externes^[2] liés aux émissions. Cependant, l'évolution à la hausse de la demande en transport ne permettrait pas à ces avancées technologiques de diminuer les émissions totales de SO₂ et des GES. Une réduction significative des pressions sur l'environnement ne pourra dès lors être atteinte que par une baisse sensible des trafics et un report de la demande vers les modes les moins impactants.

[1] Calculs SPW - DGO2 - DSM sur base des hypothèses développées par CIEM, 2010^(a)

[2] Coûts externes par unité supplémentaire (voy-km ou t-km)

Coûts externes unitaires pour les différents modes de transport en Wallonie (estimations)*

TRANSPORT DE PERSONNES (€ct/voy-km)				
	Route			Train
	Voiture	Bus/Car	2-roues motorisés	
Changements climatiques	0,30 - 2,11	0,14 - 1,00	0,21 - 1,40	0,11 - 0,77
Pollution atmosphérique	0,36 - 1,01	0,17 - 0,48	0,41 - 1,15	nc
Nuisances sonores	0,59	0,15	1,92	0,44
Consommation d'espace	0,41	0,10	0,30	0,09
Accidents	3,91	0,30	23,90	0,11
Congestion	11,45 - 35,37	0,60 - 1,83	nc	0,22
TRANSPORT DE MARCHANDISES (€ct/t-km)				
	Route		Train	Navigation intérieure
	Véhicules utilitaires légers	Camion		
Changements climatiques	0,98 - 6,89	0,22 - 1,54	0,06 - 0,39	0,07 - 0,53
Pollution atmosphérique	1,55 - 4,39	0,49 - 1,34	nc	nc
Nuisances sonores	3,65	0,55	0,36	0,00
Consommation d'espace	1,54	0,29	0,04	0,12
Accidents	4,43	0,61	0,00	0,00
Congestion	21,09 - 65,18	2,10 - 6,52	0,05	0,00

nc= non calculé

* Données de CIEM (2010) actualisées pour l'année 2011 sur base de différents critères intégrant les progrès technologiques, le renforcement des normes environnementales et l'évolution de la consommation privée (calculs SPW - DGO2 - DSM, sur base des hypothèses développées par CIEM). Il est important de noter que certains coûts externes ont des spécificités spatiales et temporelles très importantes.

REEW - Sources : CIEM, 2010 ; ICN ; SPW - DGO2 - DSM (calculs DIEE)