

Les coûts sociétaux du transport routier

En 2013, le transport routier de marchandises (TRM) représente plus des trois quarts des tonnes-km réalisées intra Union Européenne (maritime exclu). Cette domination s'explique notamment par des infrastructures nombreuses et très capillaires, un maillage optimal des territoires et une souplesse et flexibilité importante de ce mode de transport.

Intéressamment, les coûts sociétaux générés par le TRM sont importants et la croissance continue des flux routiers menace de les rendre insoutenables pour les populations à long terme.

Par le biais de la politique communautaire, la Commission Européenne acte d'une part pour un report modal de la route vers les modes massifiés (ferroviaire et fluvial) sur de longues distances, d'autre part pour une réduction des externalités négatives (EN) induites par le TRM par la promotion d'un ensemble de dispositifs et technologies d'optimisation de la consommation de carburant.

Dans cette dynamique, l'agence TK'Blue apporte sa pierre pour une prise en compte de la dimension éco-responsable et durable du transport par ses différents acteurs.

En mesurant très finement les impacts économiques et environnementaux, elle permet aux chargeurs et transporteurs de prendre réellement en compte l'empreinte environnementale de leurs opérations et ainsi mieux maîtriser sa réduction.

L'agence présente ici les résultats d'une estimation des coûts sociétaux^[1] du transport routier et du transport combiné rail-route pour un cas réel.

L'étude porte sur un trajet entre la zone industrielle de Rueil-Malmaison, à l'ouest de Paris, et la zone logistique du port maritime du Havre (on compte 236 km de voie ferrée pour le scénario ferroviaire et on y ajoute 15 km pour le

pré ou post acheminement, contre une distance de 200 km par route).

La particularité de cette origine-destination est de minimiser la distance de pré et post acheminement routier dans le cas du transport combiné rail-route. Les coûts calculés sont alors représentatifs du mode utilisé sur l'acheminement principal.

Deux scénarios sont étudiés pour le routier, le premier décrit une opération de transport par route effectuée sans améliorations pour accroître les performances énergétiques de la flotte de véhicules et en Diesel norme Euro V (noté « Routier sans amélioration »), le second est un trajet dit « éco-responsable » réalisé avec un ensemble de technologies pour optimiser les besoins énergétiques des poids lourds et en GNV (noté « Routier éco-responsable »).

Les externalités intra-sectorielles couvrent les coûts liés à la congestion et aux accidents et ne touchent que les utilisateurs du mode. Celles inter-sectorielles comprennent la pollution, le changement climatique, les nuisances sonores et l'effet Amont-aval. Ces externalités ne touchent pas que les usagers du mode concerné mais s'étendent à la population globale.

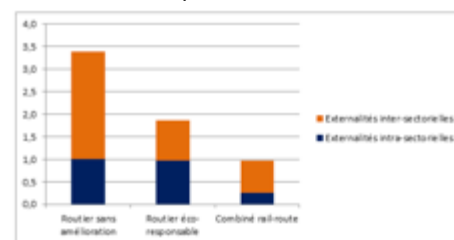
On estime que sur le trajet ciblé les coûts sociétaux pour le transport combiné rail-route sont 3,5 fois moins importants que le transport routier sans améliorations.

Ce constat est essentiellement dû aux coûts élevés des externalités inter-sectorielles pour le routier dans la mesure où la flotte de véhicules considérée est démunie de tout dispositif permettant d'optimiser son fonctionnement.

Le transport ferroviaire sélectionné pour l'étude fonctionne à l'électricité et les effets liés à la consommation sont fortement réduits.

Les observations précédentes ne sont pas étonnantes. Toutefois, la comparaison du transport combiné avec le scénario routier éco-responsable est moins évidente. Les coûts sociétaux se situent dans un ordre de grandeur plus comparable. Les externalités inter-sectorielles ont fortement diminuées pour le routier éco-responsable (de l'ordre de 60%) grâce à l'ensemble de dispositifs attachés à la flotte de véhicules.

Le graphique suivant permet de comparer plus aisément les impacts sociétaux des deux scénarios routiers avec le transport combiné :



Le transport routier est généralement plus coûteux pour la société que les autres modes terrestres massifiés si on le ramène à un coût par t-km. Néanmoins, les nouvelles technologies et dispositifs mis à disposition des transporteurs pour rationaliser leur consommation permettent de réduire fortement les externalités négatives produites.

Scénarios	Coûts en euros		
	Externalités intra-sectorielles	Externalités inter-sectorielles	Total
Routier sans amélioration	1,00	2,39	3,39
Routier éco-responsable	0,98	0,89	1,87
Combiné rail-route	0,25	0,72	0,97

^[1] Les coûts sociétaux sont la somme des coûts des externalités négatives prises en considération par l'agence, à savoir : bruit, congestion, accidents, changement climatique, pollution de l'air et processus amont-aval.