

# PRELEVEMENT KILOMETRIQUE APPLIQUE AUX VOITURES

## Une analyse critique

Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie

Namur, 22 janvier 2016



# Plan de l'exposé

- Introduction
- Présentation théorique
- Analyse
- Recommandations
- Conclusions

# INTRODUCTION

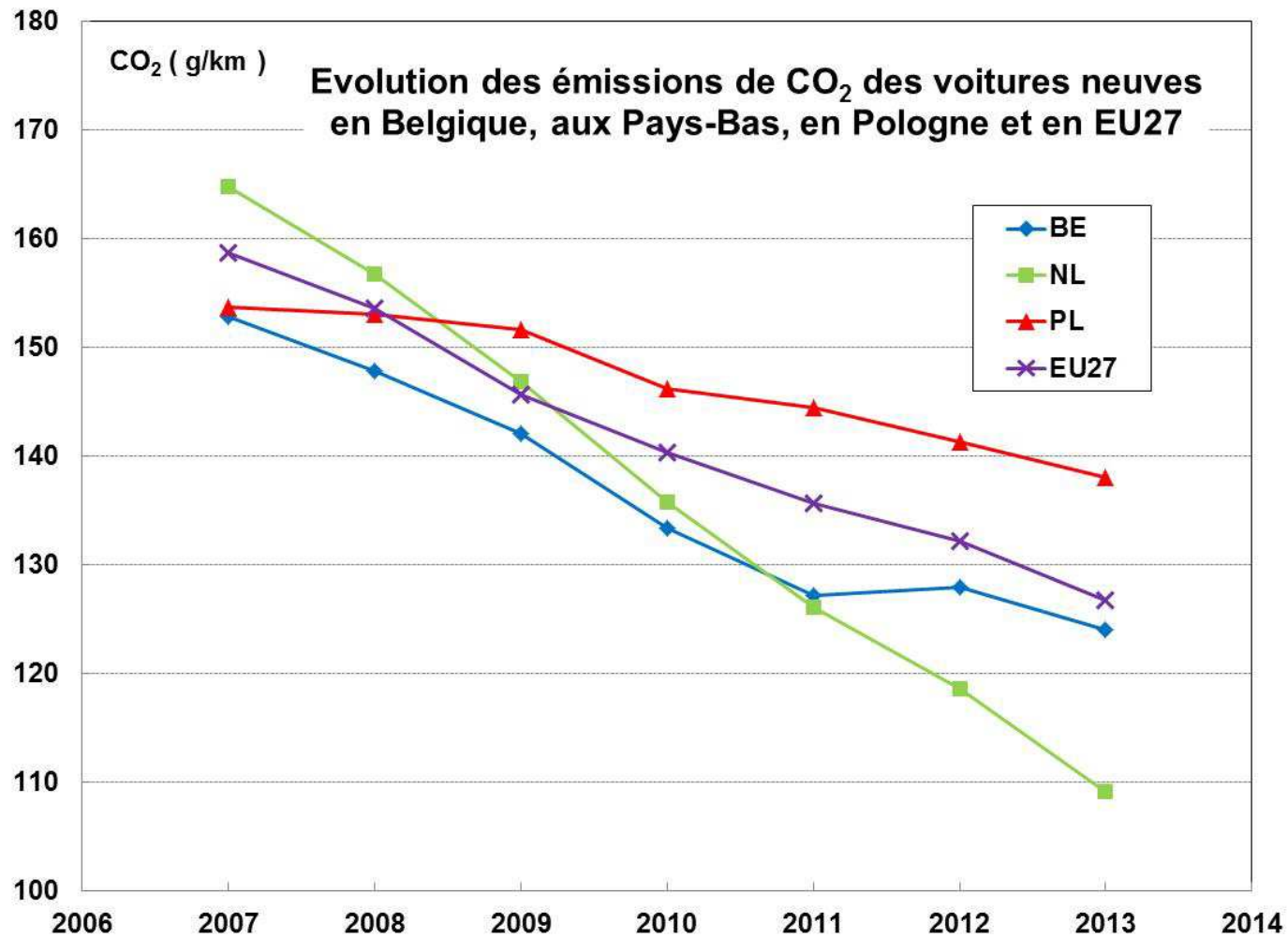


# Vers un transport durable

- **Diminution de la pression automobile**
  1. Moins de voitures
  2. Des voitures moins polluantes, consommant moins d'énergie
  3. Moins de km roulés
- **Quels outils fiscaux ?**
  1. TMC
  2. TMC, TC
  3. Accises
- **L'exemple des Pays-Bas**

2007: révision TMC (calcul en fonction du prix, du carburant, des émissions de CO<sub>2</sub>, de la norme euro)

# TMC: l'exemple néerlandais



# PRESENTATION THEORIQUE



# Externalités et internalisation

- **Externalités**

Il y a externalité lorsqu'un agent économique, par son activité, influe positivement ou négativement sur la situation d'un autre agent, sans que cette relation fasse l'objet d'une compensation monétaire.

- **Internalisation**

*« L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs soient plus conscients des coûts qu'ils génèrent, les prennent en compte dans leur décisions et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire. »*

Button K, 1993, Vue d'ensemble de l'internalisation de coûts sociaux du transport, in CEMT, Internaliser les coûts sociaux des transports

# Le principe du pollueur-payeur

- **Cadre politique**

- OCDE, 1972 : « *Le principe à appliquer pour l'imputation des coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution, principe qui favorise l'emploi rationnel des ressources limitées de l'environnement tout en évitant des distorsions dans le commerce et les investissements internationaux, est le principe dit « pollueur-payeur » »* »
- UE: Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 191/2
- UN, 1992, Déclaration de Rio, principe 16



# Le principe du pollueur-payeur

- **Application aux transports**

*« Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. »*

CE, 2011, Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

# Coûts externes des transports

Pris en compte	Estimations (c€/v.km) <sup>(1)</sup>	Ignorés
Congestion	0 à 242,6	Perte d'autonomie des enfants
Infrastructures	0,6	Manque d'activités physiques
Accidents	0,1 à 0,3	Perte de convivialité
Pollution	0,1 à 0,9	Stress ( rapidité, flux tendus )
Bruit	0,1 à 0,45	Stress ( insécurité routière )
Climat	1,1 à 3,5	Aspects culturels et patrimoniaux
		Pollution eaux et sols
		Impacts sur la biodiversité
		Ressources non renouvelables

(1) RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

# Le prélèvement kilométrique

- **Directive Eurovignette (1999/62/CE)**
  - Limitation aux plus de 3,5 tonnes
  - Intégrés : pollution atmosphérique et bruit
  - Exclus : accidents et changements climatiques
  - Application : Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie + Belgique (04/2016)
- **Suisse : RPLP introduite en 2001**
  - Tarif 40 tonnes Euro V (01/2015) : 85,0 c€/km contre 20,3 en moyenne EU (AT, CZ, DE, HU, PO, SK)
  - « *En dépit de l'augmentation des coûts du transport routier de marchandises, la répartition modale n'a pas subi de changements notables* » ARE, 2014, Equitable et efficace - La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse

# ANALYSE



# Considérations théoriques (1)

- **Fondements théoriques**
  - Le marché (de substitution) peut-il gérer ce qui lui est externe ?
  - La biosphère fait-elle partie de la sphère économique?
- **Une fin ou un moyen ?**
- **Présupposés et cadre**
  - Meilleure efficacité des instruments économiques ?
  - Cadre restrictif, évaluations minimalistes

# Considérations théoriques (2)

- **Monétarisation des services écosystémiques**
  - Points de basculement, dommages irréparables
  - Complexité non réductible à la seule dimension monétaire
  - Difficulté de se représenter les effets à long terme
- **Elasticité de la demande de transport**
  - En théorie: élasticité d'environ  $-0,2$  environ
  - BE: 2005-2012 :  $-0,06$  (prix carburant  $+35\%$ , kilométrage moyen  $-2,17\%$ )

# Aspects psycho-sociologiques

- **Homo automobilis, rationnel et égoïste ?**
- **Rationalité**
  - Plus juste de parler de cohérence par rapport à un système de valeurs
  - Facteur prix déterminant pour les acteurs économiques – pas pour les déplacements privés
- **Egoïsme**

*« Rien, dans le domaine de l'expérience vécue, des études sociologiques ou de l'expérimentation scientifique, ne permet de passer de la constatation de l'existence de l'égoïsme à l'affirmation dogmatique selon laquelle tous nos actes sont motivés par l'égoïsme. »*

Ricard M., 2003, Plaidoyer pour l'altruisme – la force de la bienveillance

# Aspects sociaux et moraux

- **Flexibilité horaire**
  - Inégalement répartie dans la population
  - En moyenne supérieure chez les hommes
- **Circulation en heures de pointe**

Plus aisée pour les plus riches
- **Longueur des déplacements**
  - Contraintes sur le lieu de résidence
  - Problème des zones rurales
- **Correctifs sociaux : quelle faisabilité ?**
- **Limites éthiques de la monétarisation**



# Responsabilité, légitimité, liberté

- **Qui est le pollueur ?**

L'automobiliste ? Le constructeur du véhicule ? Le publicitaire ?  
Les pouvoirs publics ? L'employeur ?

- **Utilité sociale du déplacement**

Un même tarif pour « se balader » et aller conduire une personne malade à l'hôpital

- **Utile d'agir en bout de chaîne ?**

- Le prélèvement kilométrique agit sur le citoyen
- Ne vaut il pas mieux agir en amont, sur l'organisation de la vie sociale ?

# Limites pratiques

- **Calcul des coûts sociaux**

- Complexe, éthiquement questionnable, peu fiable
- « *Il n'y a pas deux études qui utilisent la même définition des coûts d'infrastructure* »

RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

- **Fiabilité des données ?**

Cfr dieselgate

- **Quid des comportements de conduite ?**

- **De la théorie à la pratique ...**

NL et UK ont abandonné au terme de plusieurs années d'études poussées

# Enjeux politiques (1)

- **Risque de perte de maîtrise de l'outil fiscal**  
Coûts « internalisables » et tarifs définis au niveau européen
- **Biodégradabilité des taxes environnementales**  
Diminution des recettes ? Stabilisation à un niveau économiquement optimal ?
- **Tabou de la demande de transport**  
« *La gestion de la demande de transport apparaît comme une activité légitime et nécessaire des gouvernements* »  
CEMT, 2003, Gérer les déterminants de la demande de transport

# Enjeux politiques (2)

- **Acceptabilité**

- Enquête UK : « *l'importance de conduire était mise en lien avec les libertés et droits civils et, dans certains cas, avec les droits de l'homme* »

- Owen, R. et al., 2008, Public acceptability of road pricing - Technical Report

- En matière de mobilité, les pouvoirs publics présentent une tendance certaine à s'autocensurer

- **Efficacité budgétaire**

- Ratio coûts/recettes prélèvement camions :

- 7% (CH) -> >25% (DE)

# Enjeux politiques (3)

- **Les recettes : affectation ou universalité ?**
  - Logique budgétaire : universalité
  - Logique économique ( + acceptabilité ) : affectation
  - Si affectation : logique curative ou préventive ?
- **Danger sur la mutualisation**
  - Si les externalités de l'automobile sont internalisées
  - Aussi pour les transports en commun ? (prix du billet X 2 à 3 )
  - Aussi pour les soins de santé, pour l'éducation ?

# RECOMMENDATIONS



# Recommandations (1)

- **Adopter une approche systémique**
  - Ce qui génère la mobilité, c'est d'abord l'organisation de la vie sociale, et l'aménagement du territoire + la disponibilité des moyens de transport.
  - 3 voies d'action : (1) réduction demande, (2) transfert modal, (3) améliorations véhicules
- **Identifier les problèmes pour choisir la solution**

UK, 2009, 4 objectifs...

  - tarification plus efficace
  - équité, promotion de l'inclusion sociale et de l'accessibilité
  - croissance économique et productivité pour toutes les régions du Royaume-Uni
  - bénéfiques environnementaux

# Recommandations (2)

- **Internalisation vs transgression**
  - Confusion entre le prélèvement kilométrique et la perception d'une amende pour l'exercice d'une activité illégale ou pour la transgression d'une norme
  - Clarifier le débat
- **Remettre l'outil à sa juste place**
  - Piège de la panacée universelle
  - Identifier les potentialités réelles de l'outil



# Recommandations (3)

- **Combiner les instruments de marché et de régulation**
  - OCDE et CE : approche dogmatique, pro marché (*respect de l'outil, incitation à l'innovation, simplification administrative, ...*)
  - Reconnaître et combiner les avantages des deux types
- **Réserver l'outil aux acteurs économiques**
  - Les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres sont des acteurs économiques, qui agissent de manière économiquement rationnelle
  - Pas les citoyens pour leurs déplacements privés

# Recommandations (4)

- **Aller au-delà de l'internalisation**
  - Fixer un objectif politique
  - Déterminer les tarifs et les ajuster en fonction
- **Sortir de la neutralité budgétaire**
  - Constat partagé : la plupart des externalités du transport ne sont actuellement pas internalisées
  - Conclusion logique : si on les internalise, le coût du transport doit augmenter
  - Les recettes dégagées pourraient notamment aider à développer les alternatives à la voiture individuelle

# Recommandations (5)

- **Utiliser en priorité les outils existants**
  - Un véhicule ne génère pas d'incidences que quand il roule
  - Quand on possède un véhicule, on s'en sert
  - Le choix du véhicule est un moment clé
  - La volonté politique fait défaut, pas les outils (TMC et accises)
- **Etablir des gardes-fous**
  - Le public des mesures fiscales n'est pas homogène
  - Les inégalités sociales existent déjà face à la mobilité
  - Veiller à ne pas les renforcer

# CONCLUSIONS



# Conclusions (1)

- **Faiblesses conceptuelles**
  - Homo automobilis économiquement rationnel
  - Impossibilité d'intégrer les motivations des déplacements
- **Zones d'ombres**
  - Flou entre l'internalisation et le paiement pour la transgression d'une norme
  - Monétarisation de la vie humaine
- **Dangers**
  - Perte de maîtrise de l'outil fiscal
  - Mise à mal des principes de solidarité et de mutualisation

# Conclusions (2)

- **Cadre théorique : internalisation**  
Optimisation économique des comportements des agents  
<=> recherche de la durabilité des transports
- **Préalable pour une mobilité durable**  
Volonté politique de réduire la demande de transport
- **Importance d'une vision globale**  
Bouquet d'outils normatifs et économiques sélectionnés dans le cadre d'une approche systémique de la mobilité

Merci pour votre attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

081 / 390 . 759

[p.courbe@iew.be](mailto:p.courbe@iew.be)



# PRELEVEMENT KILOMETRIQUE APPLIQUE AUX VOITURES

## Une analyse critique

Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie

Namur, 22 janvier 2016





# Plan de l'exposé

- Introduction
- Présentation théorique
- Analyse
- Recommandations
- Conclusions

# INTRODUCTION

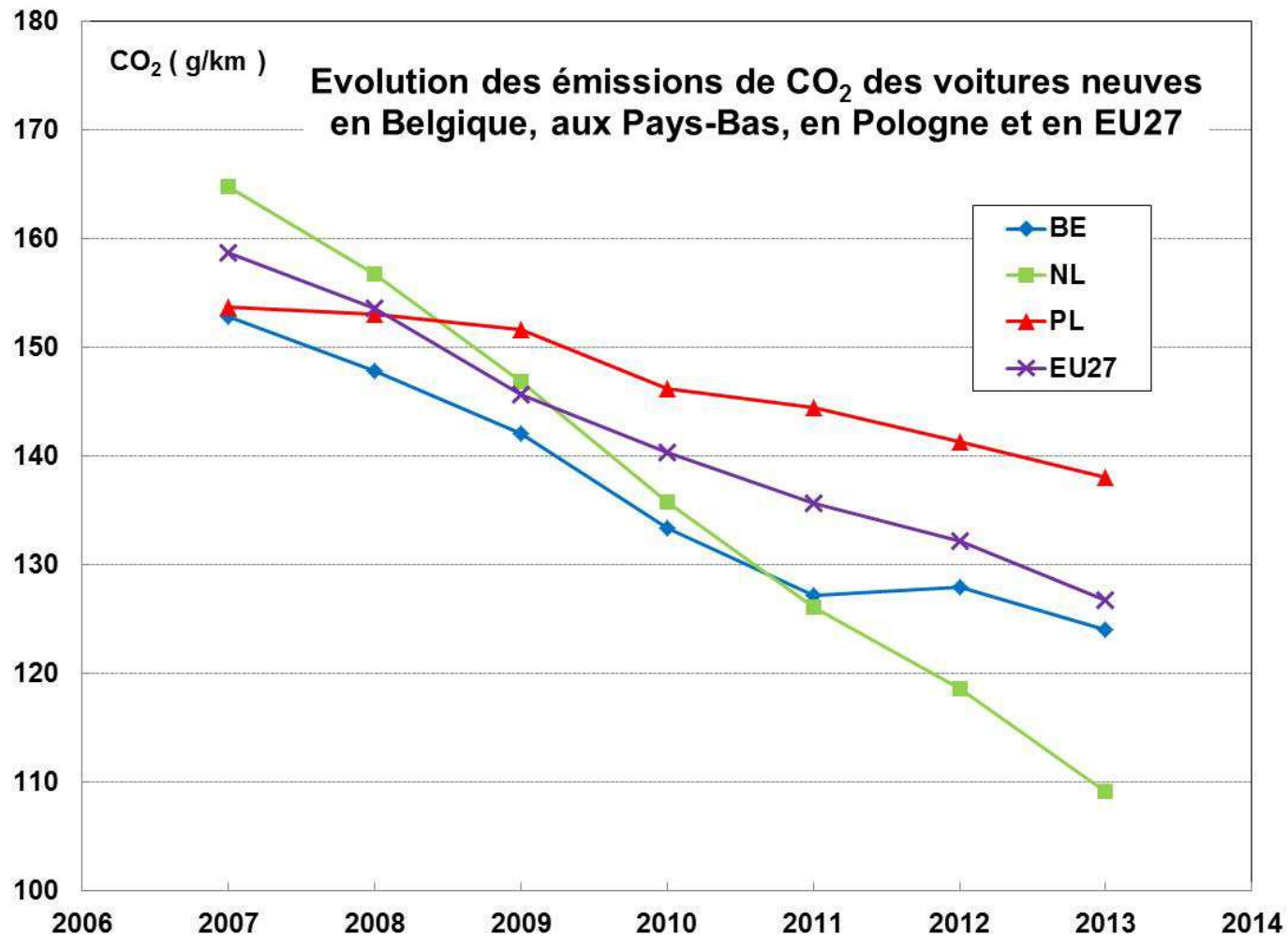


# Vers un transport durable

- **Diminution de la pression automobile**
  1. Moins de voitures
  2. Des voitures moins polluantes, consommant moins d'énergie
  3. Moins de km roulés
- **Quels outils fiscaux ?**
  1. TMC
  2. TMC, TC
  3. Accises
- **L'exemple des Pays-Bas**

2007: révision TMC (calcul en fonction du prix, du carburant, des émissions de CO<sub>2</sub>, de la norme euro)

# TMC: l'exemple néerlandais



# PRESENTATION THEORIQUE



# Externalités et internalisation

- **Externalités**

Il y a externalité lorsqu'un agent économique, par son activité, influe positivement ou négativement sur la situation d'un autre agent, sans que cette relation fasse l'objet d'une compensation monétaire.

- **Internalisation**

*« L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs soient plus conscients des coûts qu'ils génèrent, les prennent en compte dans leur décisions et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire. »*

Button K, 1993, Vue d'ensemble de l'internalisation de coûts sociaux du transport, in CEMT, Internaliser les coûts sociaux des transports

# Le principe du pollueur-payeur

- **Cadre politique**

- OCDE, 1972 : « *Le principe à appliquer pour l'imputation des coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution, principe qui favorise l'emploi rationnel des ressources limitées de l'environnement tout en évitant des distorsions dans le commerce et les investissements internationaux, est le principe dit « pollueur-payeur » »* »
- UE: Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 191/2
- UN, 1992, Déclaration de Rio, principe 16

# Le principe du pollueur-payeur

- **Application aux transports**

*« Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. »*

CE, 2011, Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources



# Coûts externes des transports

Pris en compte	Estimations (c€/v.km) <sup>(1)</sup>	Ignorés
Congestion	0 à 242,6	Perte d'autonomie des enfants
Infrastructures	0,6	Manque d'activités physiques
Accidents	0,1 à 0,3	Perte de convivialité
Pollution	0,1 à 0,9	Stress ( rapidité, flux tendus )
Bruit	0,1 à 0,45	Stress ( insécurité routière )
Climat	1,1 à 3,5	Aspects culturels et patrimoniaux
		Pollution eaux et sols
		Impacts sur la biodiversité
		Ressources non renouvelables

(1) RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

# Le prélèvement kilométrique

- **Directive Eurovignette (1999/62/CE)**
  - Limitation aux plus de 3,5 tonnes
  - Intégrés : pollution atmosphérique et bruit
  - Exclus : accidents et changements climatiques
  - Application : Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie + Belgique (04/2016)
- **Suisse : RPLP introduite en 2001**
  - Tarif 40 tonnes Euro V (01/2015) : 85,0 c€/km contre 20,3 en moyenne EU (AT, CZ, DE, HU, PO, SK)
  - « *En dépit de l'augmentation des coûts du transport routier de marchandises, la répartition modale n'a pas subi de changements notables* » ARE, 2014, Equitable et efficace - La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse

# ANALYSE



# Considérations théoriques (1)

- **Fondements théoriques**
  - Le marché (de substitution) peut-il gérer ce qui lui est externe ?
  - La biosphère fait-elle partie de la sphère économique?
- **Une fin ou un moyen ?**
- **Présupposés et cadre**
  - Meilleure efficacité des instruments économiques ?
  - Cadre restrictif, évaluations minimalistes

# Considérations théoriques (2)

- **Monétarisation des services écosystémiques**
  - Points de basculement, dommages irréparables
  - Complexité non réductible à la seule dimension monétaire
  - Difficulté de se représenter les effets à long terme
- **Elasticité de la demande de transport**
  - En théorie: élasticité d'environ  $-0,2$  environ
  - BE: 2005-2012 :  $-0,06$  (prix carburant  $+35\%$ , kilométrage moyen  $-2,17\%$ )

# Aspects psycho-sociologiques

- **Homo automobilis, rationnel et égoïste ?**
- **Rationalité**
  - Plus juste de parler de cohérence par rapport à un système de valeurs
  - Facteur prix déterminant pour les acteurs économiques – pas pour les déplacements privés
- **Egoïsme**

*« Rien, dans le domaine de l'expérience vécue, des études sociologiques ou de l'expérimentation scientifique, ne permet de passer de la constatation de l'existence de l'égoïsme à l'affirmation dogmatique selon laquelle tous nos actes sont motivés par l'égoïsme. »*

Ricard M., 2003, Plaidoyer pour l'altruisme – la force de la bienveillance

# Aspects sociaux et moraux

- **Flexibilité horaire**
  - Inégalement répartie dans la population
  - En moyenne supérieure chez les hommes
- **Circulation en heures de pointe**

Plus aisée pour les plus riches
- **Longueur des déplacements**
  - Contraintes sur le lieu de résidence
  - Problème des zones rurales
- **Correctifs sociaux : quelle faisabilité ?**
- **Limites éthiques de la monétarisation**

# Responsabilité, légitimité, liberté

- **Qui est le pollueur ?**

L'automobiliste ? Le constructeur du véhicule ? Le publicitaire ?  
Les pouvoirs publics ? L'employeur ?

- **Utilité sociale du déplacement**

Un même tarif pour « se balader » et aller conduire une personne malade à l'hôpital

- **Utile d'agir en bout de chaîne ?**

- Le prélèvement kilométrique agit sur le citoyen
- Ne vaut il pas mieux agir en amont, sur l'organisation de la vie sociale ?



# Limites pratiques

- **Calcul des coûts sociaux**

- Complexe, éthiquement questionnable, peu fiable
- « *Il n'y a pas deux études qui utilisent la même définition des coûts d'infrastructure* »

RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

- **Fiabilité des données ?**

Cfr dieselgate

- **Quid des comportements de conduite ?**

- **De la théorie à la pratique ...**

NL et UK ont abandonné au terme de plusieurs années d'études poussées

# Enjeux politiques (1)

- **Risque de perte de maîtrise de l'outil fiscal**  
Coûts « internalisables » et tarifs définis au niveau européen
- **Biodégradabilité des taxes environnementales**  
Diminution des recettes ? Stabilisation à un niveau économiquement optimal ?
- **Tabou de la demande de transport**  
*« La gestion de la demande de transport apparaît comme une activité légitime et nécessaire des gouvernements »*  
CEMT, 2003, Gérer les déterminants de la demande de transport

# Enjeux politiques (2)

- **Acceptabilité**

- Enquête UK : « *l'importance de conduire était mise en lien avec les libertés et droits civils et, dans certains cas, avec les droits de l'homme* »

- Owen, R. et al., 2008, Public acceptability of road pricing - Technical Report

- En matière de mobilité, les pouvoirs publics présentent une tendance certaine à s'autocensurer

- **Efficacité budgétaire**

- Ratio coûts/recettes prélèvement camions :

- 7% (CH) -> >25% (DE)

# Enjeux politiques (3)

- **Les recettes : affectation ou universalité ?**
  - Logique budgétaire : universalité
  - Logique économique ( + acceptabilité ) : affectation
  - Si affectation : logique curative ou préventive ?
- **Danger sur la mutualisation**
  - Si les externalités de l'automobile sont internalisées
  - Aussi pour les transports en commun ? (prix du billet X 2 à 3 )
  - Aussi pour les soins de santé, pour l'éducation ?

# RECOMMENDATIONS



# Recommandations (1)

- **Adopter une approche systémique**
  - Ce qui génère la mobilité, c'est d'abord l'organisation de la vie sociale, et l'aménagement du territoire + la disponibilité des moyens de transport.
  - 3 voies d'action : (1) réduction demande, (2) transfert modal, (3) améliorations véhicules
- **Identifier les problèmes pour choisir la solution**

UK, 2009, 4 objectifs...

  - tarification plus efficace
  - équité, promotion de l'inclusion sociale et de l'accessibilité
  - croissance économique et productivité pour toutes les régions du Royaume-Uni
  - bénéfiques environnementaux

# Recommandations (2)

- **Internalisation vs transgression**
  - Confusion entre le prélèvement kilométrique et la perception d'une amende pour l'exercice d'une activité illégale ou pour la transgression d'une norme
  - Clarifier le débat
- **Remettre l'outil à sa juste place**
  - Piège de la panacée universelle
  - Identifier les potentialités réelles de l'outil

# Recommandations (3)

- **Combiner les instruments de marché et de régulation**
  - OCDE et CE : approche dogmatique, pro marché (*respect de l'outil, incitation à l'innovation, simplification administrative, ...*)
  - Reconnaître et combiner les avantages des deux types
- **Réserver l'outil aux acteurs économiques**
  - Les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres sont des acteurs économiques, qui agissent de manière économiquement rationnelle
  - Pas les citoyens pour leurs déplacements privés



# Recommandations (4)

- **Aller au-delà de l'internalisation**
  - Fixer un objectif politique
  - Déterminer les tarifs et les ajuster en fonction
- **Sortir de la neutralité budgétaire**
  - Constat partagé : la plupart des externalités du transport ne sont actuellement pas internalisées
  - Conclusion logique : si on les internalise, le coût du transport doit augmenter
  - Les recettes dégagées pourraient notamment aider à développer les alternatives à la voiture individuelle

# Recommandations (5)

- **Utiliser en priorité les outils existants**
  - Un véhicule ne génère pas d'incidences que quand il roule
  - Quand on possède un véhicule, on s'en sert
  - Le choix du véhicule est un moment clé
  - La volonté politique fait défaut, pas les outils (TMC et accises)
- **Etablir des gardes-fous**
  - Le public des mesures fiscales n'est pas homogène
  - Les inégalités sociales existent déjà face à la mobilité
  - Veiller à ne pas les renforcer

# CONCLUSIONS



# Conclusions (1)

- **Faiblesses conceptuelles**
  - Homo automobilis économiquement rationnel
  - Impossibilité d'intégrer les motivations des déplacements
- **Zones d'ombres**
  - Flou entre l'internalisation et le paiement pour la transgression d'une norme
  - Monétarisation de la vie humaine
- **Dangers**
  - Perte de maîtrise de l'outil fiscal
  - Mise à mal des principes de solidarité et de mutualisation

# Conclusions (2)

- **Cadre théorique : internalisation**  
Optimisation économique des comportements des agents  
<=> recherche de la durabilité des transports
- **Préalable pour une mobilité durable**  
Volonté politique de réduire la demande de transport
- **Importance d'une vision globale**  
Bouquet d'outils normatifs et économiques sélectionnés dans le cadre d'une approche systémique de la mobilité

Merci pour votre attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

081 / 390 . 759

[p.courbe@iew.be](mailto:p.courbe@iew.be)



# PRELEVEMENT KILOMETRIQUE APPLIQUE AUX VOITURES

## Une analyse critique

Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie

Namur, 22 janvier 2016



# Plan de l'exposé

- Introduction
- Présentation théorique
- Analyse
- Recommandations
- Conclusions



# INTRODUCTION

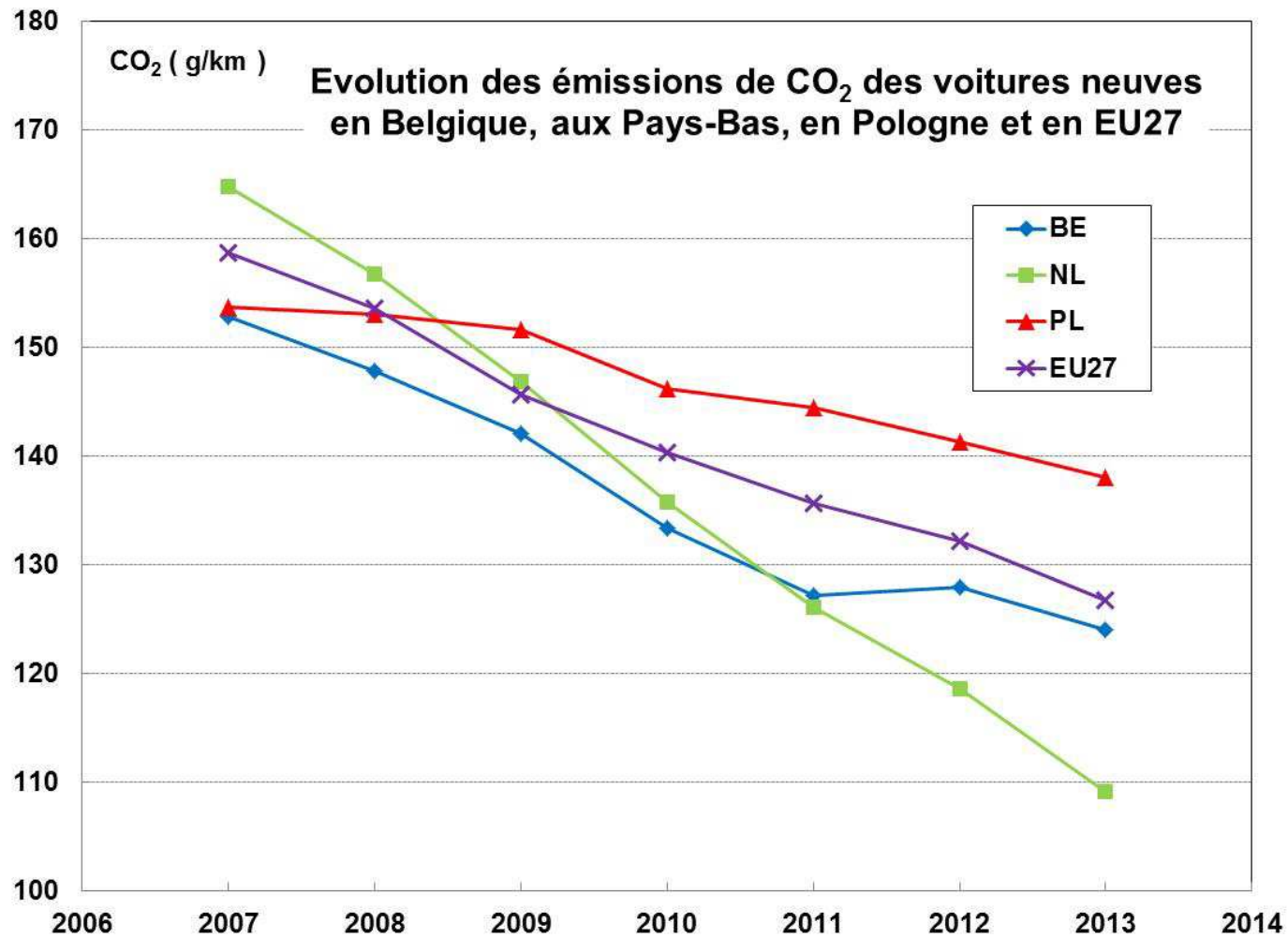


# Vers un transport durable

- **Diminution de la pression automobile**
  1. Moins de voitures
  2. Des voitures moins polluantes, consommant moins d'énergie
  3. Moins de km roulés
- **Quels outils fiscaux ?**
  1. TMC
  2. TMC, TC
  3. Accises
- **L'exemple des Pays-Bas**

2007: révision TMC (calcul en fonction du prix, du carburant, des émissions de CO<sub>2</sub>, de la norme euro)

# TMC: l'exemple néerlandais



# PRESENTATION THEORIQUE



# Externalités et internalisation

- **Externalités**

Il y a externalité lorsqu'un agent économique, par son activité, influe positivement ou négativement sur la situation d'un autre agent, sans que cette relation fasse l'objet d'une compensation monétaire.

- **Internalisation**

*« L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs soient plus conscients des coûts qu'ils génèrent, les prennent en compte dans leur décisions et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire. »*

Button K, 1993, Vue d'ensemble de l'internalisation de coûts sociaux du transport, in CEMT, Internaliser les coûts sociaux des transports

# Le principe du pollueur-payeur

- **Cadre politique**

- OCDE, 1972 : « *Le principe à appliquer pour l'imputation des coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution, principe qui favorise l'emploi rationnel des ressources limitées de l'environnement tout en évitant des distorsions dans le commerce et les investissements internationaux, est le principe dit « pollueur-payeur » »* »
- UE: Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 191/2
- UN, 1992, Déclaration de Rio, principe 16

# Le principe du pollueur-payeur

- **Application aux transports**

*« Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. »*

CE, 2011, Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

# Coûts externes des transports

Pris en compte	Estimations (c€/v.km) <sup>(1)</sup>	Ignorés
Congestion	0 à 242,6	Perte d'autonomie des enfants
Infrastructures	0,6	Manque d'activités physiques
Accidents	0,1 à 0,3	Perte de convivialité
Pollution	0,1 à 0,9	Stress ( rapidité, flux tendus )
Bruit	0,1 à 0,45	Stress ( insécurité routière )
Climat	1,1 à 3,5	Aspects culturels et patrimoniaux
		Pollution eaux et sols
		Impacts sur la biodiversité
		Ressources non renouvelables

(1) RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)



# Le prélèvement kilométrique

- **Directive Eurovignette (1999/62/CE)**
  - Limitation aux plus de 3,5 tonnes
  - Intégrés : pollution atmosphérique et bruit
  - Exclus : accidents et changements climatiques
  - Application : Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie + Belgique (04/2016)
- **Suisse : RPLP introduite en 2001**
  - Tarif 40 tonnes Euro V (01/2015) : 85,0 c€/km contre 20,3 en moyenne EU (AT, CZ, DE, HU, PO, SK)
  - « *En dépit de l'augmentation des coûts du transport routier de marchandises, la répartition modale n'a pas subi de changements notables* » ARE, 2014, Equitable et efficace - La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse

# ANALYSE



# Considérations théoriques (1)

- **Fondements théoriques**
  - Le marché (de substitution) peut-il gérer ce qui lui est externe ?
  - La biosphère fait-elle partie de la sphère économique?
- **Une fin ou un moyen ?**
- **Présupposés et cadre**
  - Meilleure efficacité des instruments économiques ?
  - Cadre restrictif, évaluations minimalistes

# Considérations théoriques (2)

- **Monétarisation des services écosystémiques**
  - Points de basculement, dommages irréparables
  - Complexité non réductible à la seule dimension monétaire
  - Difficulté de se représenter les effets à long terme
- **Elasticité de la demande de transport**
  - En théorie: élasticité d'environ  $-0,2$  environ
  - BE: 2005-2012 :  $-0,06$  (prix carburant  $+35\%$ , kilométrage moyen  $-2,17\%$ )

# Aspects psycho-sociologiques

- **Homo automobilis, rationnel et égoïste ?**
- **Rationalité**
  - Plus juste de parler de cohérence par rapport à un système de valeurs
  - Facteur prix déterminant pour les acteurs économiques – pas pour les déplacements privés
- **Egoïsme**

*« Rien, dans le domaine de l'expérience vécue, des études sociologiques ou de l'expérimentation scientifique, ne permet de passer de la constatation de l'existence de l'égoïsme à l'affirmation dogmatique selon laquelle tous nos actes sont motivés par l'égoïsme. »*

Ricard M., 2003, Plaidoyer pour l'altruisme – la force de la bienveillance

# Aspects sociaux et moraux

- **Flexibilité horaire**
  - Inégalement répartie dans la population
  - En moyenne supérieure chez les hommes
- **Circulation en heures de pointe**

Plus aisée pour les plus riches
- **Longueur des déplacements**
  - Contraintes sur le lieu de résidence
  - Problème des zones rurales
- **Correctifs sociaux : quelle faisabilité ?**
- **Limites éthiques de la monétarisation**

# Responsabilité, légitimité, liberté

- **Qui est le pollueur ?**

L'automobiliste ? Le constructeur du véhicule ? Le publicitaire ?  
Les pouvoirs publics ? L'employeur ?

- **Utilité sociale du déplacement**

Un même tarif pour « se balader » et aller conduire une personne malade à l'hôpital

- **Utile d'agir en bout de chaîne ?**

- Le prélèvement kilométrique agit sur le citoyen
- Ne vaut il pas mieux agir en amont, sur l'organisation de la vie sociale ?

# Limites pratiques

- **Calcul des coûts sociaux**

- Complexe, éthiquement questionnable, peu fiable
- « *Il n'y a pas deux études qui utilisent la même définition des coûts d'infrastructure* »

RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

- **Fiabilité des données ?**

Cfr dieselgate

- **Quid des comportements de conduite ?**

- **De la théorie à la pratique ...**

NL et UK ont abandonné au terme de plusieurs années d'études poussées



# Enjeux politiques (1)

- **Risque de perte de maîtrise de l'outil fiscal**  
Coûts « internalisables » et tarifs définis au niveau européen
- **Biodégradabilité des taxes environnementales**  
Diminution des recettes ? Stabilisation à un niveau économiquement optimal ?
- **Tabou de la demande de transport**  
« *La gestion de la demande de transport apparaît comme une activité légitime et nécessaire des gouvernements* »  
CEMT, 2003, Gérer les déterminants de la demande de transport

# Enjeux politiques (2)

- **Acceptabilité**

- Enquête UK : « *l'importance de conduire était mise en lien avec les libertés et droits civils et, dans certains cas, avec les droits de l'homme* »

- Owen, R. et al., 2008, Public acceptability of road pricing - Technical Report

- En matière de mobilité, les pouvoirs publics présentent une tendance certaine à s'autocensurer

- **Efficacité budgétaire**

- Ratio coûts/recettes prélèvement camions :

- 7% (CH) -> >25% (DE)

# Enjeux politiques (3)

- **Les recettes : affectation ou universalité ?**
  - Logique budgétaire : universalité
  - Logique économique ( + acceptabilité ) : affectation
  - Si affectation : logique curative ou préventive ?
- **Danger sur la mutualisation**
  - Si les externalités de l'automobile sont internalisées
  - Aussi pour les transports en commun ? (prix du billet X 2 à 3 )
  - Aussi pour les soins de santé, pour l'éducation ?

# RECOMMENDATIONS



# Recommandations (1)

- **Adopter une approche systémique**
  - Ce qui génère la mobilité, c'est d'abord l'organisation de la vie sociale, et l'aménagement du territoire + la disponibilité des moyens de transport.
  - 3 voies d'action : (1) réduction demande, (2) transfert modal, (3) améliorations véhicules
- **Identifier les problèmes pour choisir la solution**

UK, 2009, 4 objectifs...

  - tarification plus efficace
  - équité, promotion de l'inclusion sociale et de l'accessibilité
  - croissance économique et productivité pour toutes les régions du Royaume-Uni
  - bénéfiques environnementaux

# Recommandations (2)

- **Internalisation vs transgression**
  - Confusion entre le prélèvement kilométrique et la perception d'une amende pour l'exercice d'une activité illégale ou pour la transgression d'une norme
  - Clarifier le débat
- **Remettre l'outil à sa juste place**
  - Piège de la panacée universelle
  - Identifier les potentialités réelles de l'outil

# Recommandations (3)

- **Combiner les instruments de marché et de régulation**
  - OCDE et CE : approche dogmatique, pro marché (*respect de l'outil, incitation à l'innovation, simplification administrative, ...*)
  - Reconnaître et combiner les avantages des deux types
- **Réserver l'outil aux acteurs économiques**
  - Les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres sont des acteurs économiques, qui agissent de manière économiquement rationnelle
  - Pas les citoyens pour leurs déplacements privés

# Recommandations (4)

- **Aller au-delà de l'internalisation**
  - Fixer un objectif politique
  - Déterminer les tarifs et les ajuster en fonction
- **Sortir de la neutralité budgétaire**
  - Constat partagé : la plupart des externalités du transport ne sont actuellement pas internalisées
  - Conclusion logique : si on les internalise, le coût du transport doit augmenter
  - Les recettes dégagées pourraient notamment aider à développer les alternatives à la voiture individuelle



# Recommandations (5)

- **Utiliser en priorité les outils existants**
  - Un véhicule ne génère pas d'incidences que quand il roule
  - Quand on possède un véhicule, on s'en sert
  - Le choix du véhicule est un moment clé
  - La volonté politique fait défaut, pas les outils (TMC et accises)
- **Etablir des gardes-fous**
  - Le public des mesures fiscales n'est pas homogène
  - Les inégalités sociales existent déjà face à la mobilité
  - Veiller à ne pas les renforcer

# CONCLUSIONS



# Conclusions (1)

- **Faiblesses conceptuelles**
  - Homo automobilis économiquement rationnel
  - Impossibilité d'intégrer les motivations des déplacements
- **Zones d'ombres**
  - Flou entre l'internalisation et le paiement pour la transgression d'une norme
  - Monétarisation de la vie humaine
- **Dangers**
  - Perte de maîtrise de l'outil fiscal
  - Mise à mal des principes de solidarité et de mutualisation

# Conclusions (2)

- **Cadre théorique : internalisation**  
Optimisation économique des comportements des agents  
<=> recherche de la durabilité des transports
- **Préalable pour une mobilité durable**  
Volonté politique de réduire la demande de transport
- **Importance d'une vision globale**  
Bouquet d'outils normatifs et économiques sélectionnés dans le cadre d'une approche systémique de la mobilité

Merci pour votre attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

081 / 390 . 759

[p.courbe@iew.be](mailto:p.courbe@iew.be)



# PRELEVEMENT KILOMETRIQUE APPLIQUE AUX VOITURES

## Une analyse critique

Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie

Namur, 22 janvier 2016



# Plan de l'exposé

- Introduction
- Présentation théorique
- Analyse
- Recommandations
- Conclusions

# INTRODUCTION



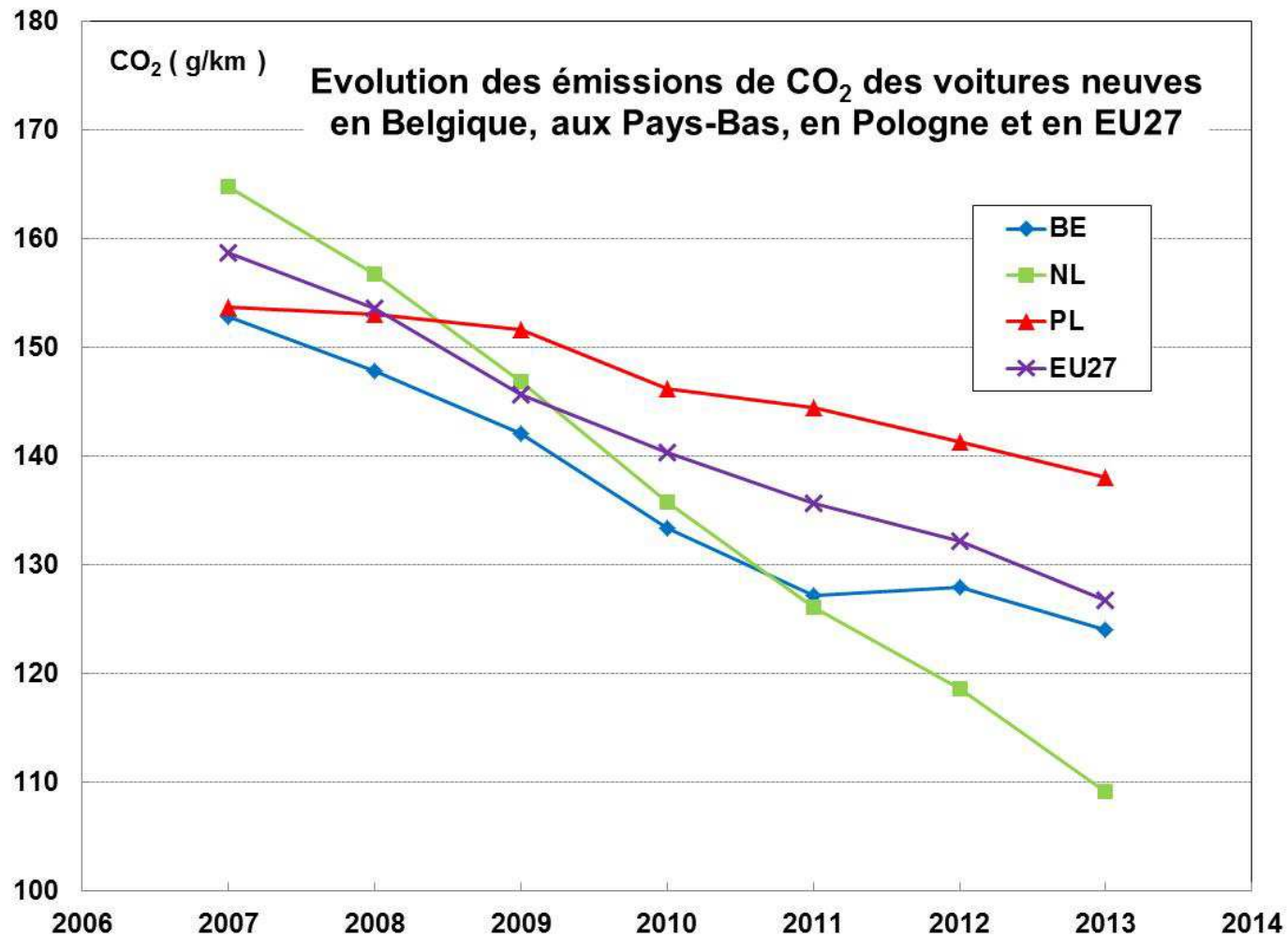


# Vers un transport durable

- **Diminution de la pression automobile**
  1. Moins de voitures
  2. Des voitures moins polluantes, consommant moins d'énergie
  3. Moins de km roulés
- **Quels outils fiscaux ?**
  1. TMC
  2. TMC, TC
  3. Accises
- **L'exemple des Pays-Bas**

2007: révision TMC (calcul en fonction du prix, du carburant, des émissions de CO<sub>2</sub>, de la norme euro)

# TMC: l'exemple néerlandais



# PRESENTATION THEORIQUE



# Externalités et internalisation

- **Externalités**

Il y a externalité lorsqu'un agent économique, par son activité, influe positivement ou négativement sur la situation d'un autre agent, sans que cette relation fasse l'objet d'une compensation monétaire.

- **Internalisation**

*« L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs soient plus conscients des coûts qu'ils génèrent, les prennent en compte dans leur décisions et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire. »*

Button K, 1993, Vue d'ensemble de l'internalisation de coûts sociaux du transport, in CEMT, Internaliser les coûts sociaux des transports

# Le principe du pollueur-payeur

- **Cadre politique**

- OCDE, 1972 : « *Le principe à appliquer pour l'imputation des coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution, principe qui favorise l'emploi rationnel des ressources limitées de l'environnement tout en évitant des distorsions dans le commerce et les investissements internationaux, est le principe dit « pollueur-payeur » »* »
- UE: Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 191/2
- UN, 1992, Déclaration de Rio, principe 16

# Le principe du pollueur-payeur

- **Application aux transports**

*« Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. »*

CE, 2011, Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

# Coûts externes des transports

Pris en compte	Estimations (c€/v.km) <sup>(1)</sup>	Ignorés
Congestion	0 à 242,6	Perte d'autonomie des enfants
Infrastructures	0,6	Manque d'activités physiques
Accidents	0,1 à 0,3	Perte de convivialité
Pollution	0,1 à 0,9	Stress ( rapidité, flux tendus )
Bruit	0,1 à 0,45	Stress ( insécurité routière )
Climat	1,1 à 3,5	Aspects culturels et patrimoniaux
		Pollution eaux et sols
		Impacts sur la biodiversité
		Ressources non renouvelables

(1) RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

# Le prélèvement kilométrique

- **Directive Eurovignette (1999/62/CE)**
  - Limitation aux plus de 3,5 tonnes
  - Intégrés : pollution atmosphérique et bruit
  - Exclus : accidents et changements climatiques
  - Application : Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie + Belgique (04/2016)
- **Suisse : RPLP introduite en 2001**
  - Tarif 40 tonnes Euro V (01/2015) : 85,0 c€/km contre 20,3 en moyenne EU (AT, CZ, DE, HU, PO, SK)
  - « *En dépit de l'augmentation des coûts du transport routier de marchandises, la répartition modale n'a pas subi de changements notables* » ARE, 2014, Equitable et efficace - La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse



# ANALYSE



# Considérations théoriques (1)

- **Fondements théoriques**
  - Le marché (de substitution) peut-il gérer ce qui lui est externe ?
  - La biosphère fait-elle partie de la sphère économique?
- **Une fin ou un moyen ?**
- **Présupposés et cadre**
  - Meilleure efficacité des instruments économiques ?
  - Cadre restrictif, évaluations minimalistes

# Considérations théoriques (2)

- **Monétarisation des services écosystémiques**
  - Points de basculement, dommages irréparables
  - Complexité non réductible à la seule dimension monétaire
  - Difficulté de se représenter les effets à long terme
- **Elasticité de la demande de transport**
  - En théorie: élasticité d'environ  $-0,2$  environ
  - BE: 2005-2012 :  $-0,06$  (prix carburant  $+35\%$ , kilométrage moyen  $-2,17\%$ )

# Aspects psycho-sociologiques

- **Homo automobilis, rationnel et égoïste ?**
- **Rationalité**
  - Plus juste de parler de cohérence par rapport à un système de valeurs
  - Facteur prix déterminant pour les acteurs économiques – pas pour les déplacements privés
- **Egoïsme**

*« Rien, dans le domaine de l'expérience vécue, des études sociologiques ou de l'expérimentation scientifique, ne permet de passer de la constatation de l'existence de l'égoïsme à l'affirmation dogmatique selon laquelle tous nos actes sont motivés par l'égoïsme. »*

Ricard M., 2003, Plaidoyer pour l'altruisme – la force de la bienveillance

# Aspects sociaux et moraux

- **Flexibilité horaire**
  - Inégalement répartie dans la population
  - En moyenne supérieure chez les hommes
- **Circulation en heures de pointe**

Plus aisée pour les plus riches
- **Longueur des déplacements**
  - Contraintes sur le lieu de résidence
  - Problème des zones rurales
- **Correctifs sociaux : quelle faisabilité ?**
- **Limites éthiques de la monétarisation**

# Responsabilité, légitimité, liberté

- **Qui est le pollueur ?**

L'automobiliste ? Le constructeur du véhicule ? Le publicitaire ?  
Les pouvoirs publics ? L'employeur ?

- **Utilité sociale du déplacement**

Un même tarif pour « se balader » et aller conduire une personne malade à l'hôpital

- **Utile d'agir en bout de chaîne ?**

- Le prélèvement kilométrique agit sur le citoyen
- Ne vaut il pas mieux agir en amont, sur l'organisation de la vie sociale ?

# Limites pratiques

- **Calcul des coûts sociaux**

- Complexe, éthiquement questionnable, peu fiable
- « *Il n'y a pas deux études qui utilisent la même définition des coûts d'infrastructure* »

RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

- **Fiabilité des données ?**

Cfr dieselgate

- **Quid des comportements de conduite ?**

- **De la théorie à la pratique ...**

NL et UK ont abandonné au terme de plusieurs années d'études poussées

# Enjeux politiques (1)

- **Risque de perte de maîtrise de l'outil fiscal**  
Coûts « internalisables » et tarifs définis au niveau européen
- **Biodégradabilité des taxes environnementales**  
Diminution des recettes ? Stabilisation à un niveau économiquement optimal ?
- **Tabou de la demande de transport**  
« *La gestion de la demande de transport apparaît comme une activité légitime et nécessaire des gouvernements* »  
CEMT, 2003, Gérer les déterminants de la demande de transport



# Enjeux politiques (2)

- **Acceptabilité**

- Enquête UK : « *l'importance de conduire était mise en lien avec les libertés et droits civils et, dans certains cas, avec les droits de l'homme* »

Owen, R. et al., 2008, Public acceptability of road pricing - Technical Report

- En matière de mobilité, les pouvoirs publics présentent une tendance certaine à s'autocensurer

- **Efficacité budgétaire**

Ratio coûts/recettes prélèvement camions :

7% (CH) -> >25% (DE)

# Enjeux politiques (3)

- **Les recettes : affectation ou universalité ?**
  - Logique budgétaire : universalité
  - Logique économique ( + acceptabilité ) : affectation
  - Si affectation : logique curative ou préventive ?
- **Danger sur la mutualisation**
  - Si les externalités de l'automobile sont internalisées
  - Aussi pour les transports en commun ? (prix du billet X 2 à 3 )
  - Aussi pour les soins de santé, pour l'éducation ?

# RECOMMENDATIONS



# Recommandations (1)

- **Adopter une approche systémique**
  - Ce qui génère la mobilité, c'est d'abord l'organisation de la vie sociale, et l'aménagement du territoire + la disponibilité des moyens de transport.
  - 3 voies d'action : (1) réduction demande, (2) transfert modal, (3) améliorations véhicules
- **Identifier les problèmes pour choisir la solution**

UK, 2009, 4 objectifs...

  - tarification plus efficace
  - équité, promotion de l'inclusion sociale et de l'accessibilité
  - croissance économique et productivité pour toutes les régions du Royaume-Uni
  - bénéfiques environnementaux

# Recommandations (2)

- **Internalisation vs transgression**
  - Confusion entre le prélèvement kilométrique et la perception d'une amende pour l'exercice d'une activité illégale ou pour la transgression d'une norme
  - Clarifier le débat
- **Remettre l'outil à sa juste place**
  - Piège de la panacée universelle
  - Identifier les potentialités réelles de l'outil

# Recommandations (3)

- **Combiner les instruments de marché et de régulation**
  - OCDE et CE : approche dogmatique, pro marché (*respect de l'outil, incitation à l'innovation, simplification administrative, ...*)
  - Reconnaître et combiner les avantages des deux types
- **Réserver l'outil aux acteurs économiques**
  - Les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres sont des acteurs économiques, qui agissent de manière économiquement rationnelle
  - Pas les citoyens pour leurs déplacements privés

# Recommandations (4)

- **Aller au-delà de l'internalisation**
  - Fixer un objectif politique
  - Déterminer les tarifs et les ajuster en fonction
- **Sortir de la neutralité budgétaire**
  - Constat partagé : la plupart des externalités du transport ne sont actuellement pas internalisées
  - Conclusion logique : si on les internalise, le coût du transport doit augmenter
  - Les recettes dégagées pourraient notamment aider à développer les alternatives à la voiture individuelle

# Recommandations (5)

- **Utiliser en priorité les outils existants**
  - Un véhicule ne génère pas d'incidences que quand il roule
  - Quand on possède un véhicule, on s'en sert
  - Le choix du véhicule est un moment clé
  - La volonté politique fait défaut, pas les outils (TMC et accises)
- **Etablir des gardes-fous**
  - Le public des mesures fiscales n'est pas homogène
  - Les inégalités sociales existent déjà face à la mobilité
  - Veiller à ne pas les renforcer



# CONCLUSIONS



# Conclusions (1)

- **Faiblesses conceptuelles**
  - Homo automobilis économiquement rationnel
  - Impossibilité d'intégrer les motivations des déplacements
- **Zones d'ombres**
  - Flou entre l'internalisation et le paiement pour la transgression d'une norme
  - Monétarisation de la vie humaine
- **Dangers**
  - Perte de maîtrise de l'outil fiscal
  - Mise à mal des principes de solidarité et de mutualisation

# Conclusions (2)

- **Cadre théorique : internalisation**  
Optimisation économique des comportements des agents  
<=> recherche de la durabilité des transports
- **Préalable pour une mobilité durable**  
Volonté politique de réduire la demande de transport
- **Importance d'une vision globale**  
Bouquet d'outils normatifs et économiques sélectionnés dans le cadre d'une approche systémique de la mobilité

Merci pour votre attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

081 / 390 . 759

[p.courbe@iew.be](mailto:p.courbe@iew.be)



# PRELEVEMENT KILOMETRIQUE APPLIQUE AUX VOITURES

## Une analyse critique

Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie

Namur, 22 janvier 2016



# Plan de l'exposé

- Introduction
- Présentation théorique
- Analyse
- Recommandations
- Conclusions

# INTRODUCTION



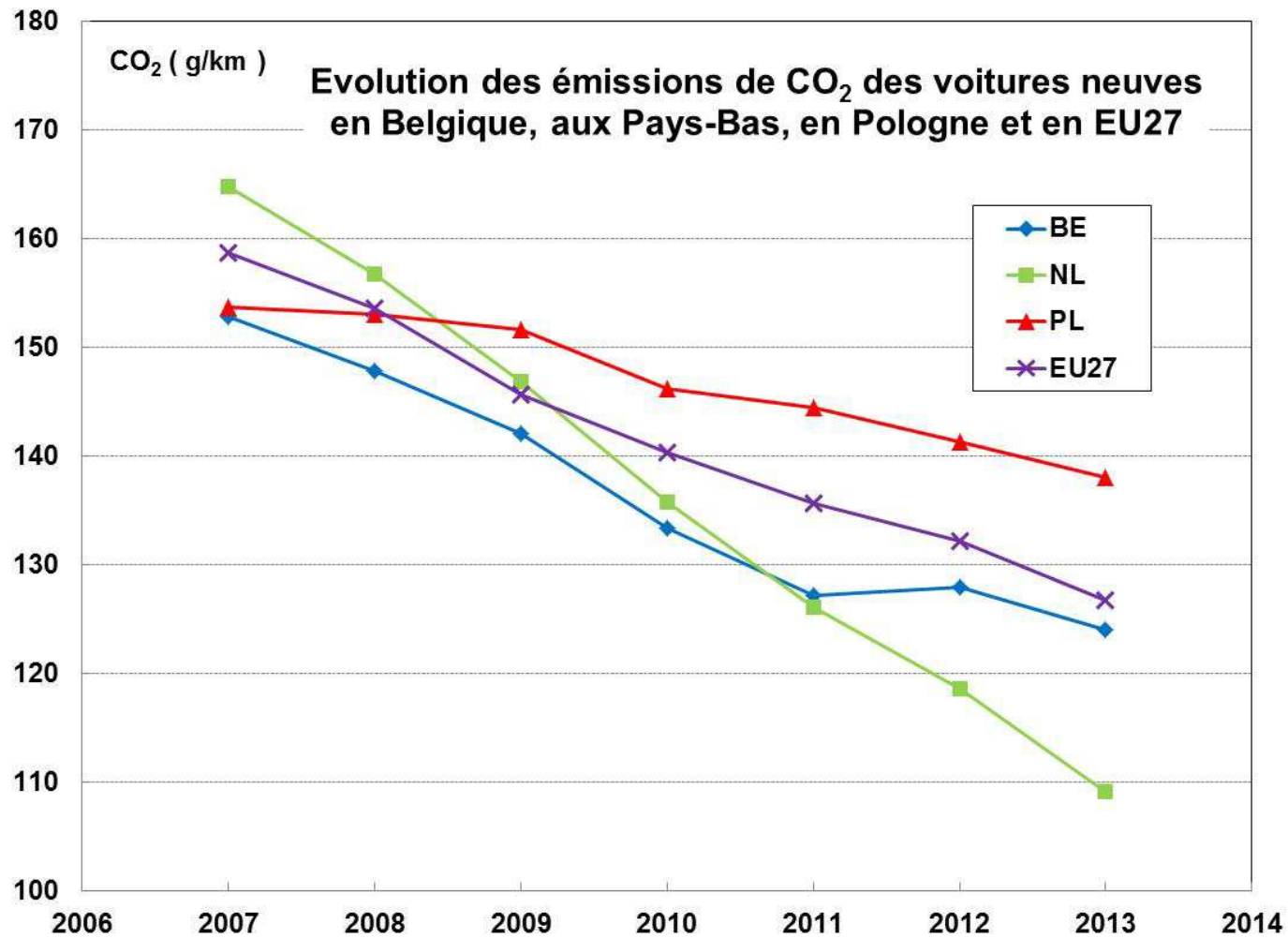
# Vers un transport durable

- **Diminution de la pression automobile**
  1. Moins de voitures
  2. Des voitures moins polluantes, consommant moins d'énergie
  3. Moins de km roulés
- **Quels outils fiscaux ?**
  1. TMC
  2. TMC, TC
  3. Accises
- **L'exemple des Pays-Bas**

2007: révision TMC (calcul en fonction du prix, du carburant, des émissions de CO<sub>2</sub>, de la norme euro)



# TMC: l'exemple néerlandais



# PRESENTATION THEORIQUE



# Externalités et internalisation

- **Externalités**

Il y a externalité lorsqu'un agent économique, par son activité, influe positivement ou négativement sur la situation d'un autre agent, sans que cette relation fasse l'objet d'une compensation monétaire.

- **Internalisation**

*« L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs soient plus conscients des coûts qu'ils génèrent, les prennent en compte dans leur décisions et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire. »*

Button K, 1993, Vue d'ensemble de l'internalisation de coûts sociaux du transport, in CEMT, Internaliser les coûts sociaux des transports

# Le principe du pollueur-payeur

- **Cadre politique**

- OCDE, 1972 : « *Le principe à appliquer pour l'imputation des coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution, principe qui favorise l'emploi rationnel des ressources limitées de l'environnement tout en évitant des distorsions dans le commerce et les investissements internationaux, est le principe dit « pollueur-payeur » »* »
- UE: Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 191/2
- UN, 1992, Déclaration de Rio, principe 16

# Le principe du pollueur-payeur

- **Application aux transports**

*« Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. »*

CE, 2011, Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

# Coûts externes des transports

Pris en compte	Estimations (c€/v.km) <sup>(1)</sup>	Ignorés
Congestion	0 à 242,6	Perte d'autonomie des enfants
Infrastructures	0,6	Manque d'activités physiques
Accidents	0,1 à 0,3	Perte de convivialité
Pollution	0,1 à 0,9	Stress ( rapidité, flux tendus )
Bruit	0,1 à 0,45	Stress ( insécurité routière )
Climat	1,1 à 3,5	Aspects culturels et patrimoniaux
		Pollution eaux et sols
		Impacts sur la biodiversité
		Ressources non renouvelables

(1) RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

# Le prélèvement kilométrique

- **Directive Eurovignette (1999/62/CE)**
  - Limitation aux plus de 3,5 tonnes
  - Intégrés : pollution atmosphérique et bruit
  - Exclus : accidents et changements climatiques
  - Application : Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie + Belgique (04/2016)
- **Suisse : RPLP introduite en 2001**
  - Tarif 40 tonnes Euro V (01/2015) : 85,0 c€/km contre 20,3 en moyenne EU (AT, CZ, DE, HU, PO, SK)
  - « *En dépit de l'augmentation des coûts du transport routier de marchandises, la répartition modale n'a pas subi de changements notables* » ARE, 2014, Equitable et efficace - La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse

# ANALYSE





# Considérations théoriques (1)

- **Fondements théoriques**
  - Le marché (de substitution) peut-il gérer ce qui lui est externe ?
  - La biosphère fait-elle partie de la sphère économique?
- **Une fin ou un moyen ?**
- **Présupposés et cadre**
  - Meilleure efficacité des instruments économiques ?
  - Cadre restrictif, évaluations minimalistes

# Considérations théoriques (2)

- **Monétarisation des services écosystémiques**
  - Points de basculement, dommages irréparables
  - Complexité non réductible à la seule dimension monétaire
  - Difficulté de se représenter les effets à long terme
- **Elasticité de la demande de transport**
  - En théorie: élasticité d'environ  $-0,2$  environ
  - BE: 2005-2012 :  $-0,06$  (prix carburant  $+35\%$ , kilométrage moyen  $-2,17\%$ )

# Aspects psycho-sociologiques

- **Homo automobilis, rationnel et égoïste ?**
- **Rationalité**
  - Plus juste de parler de cohérence par rapport à un système de valeurs
  - Facteur prix déterminant pour les acteurs économiques – pas pour les déplacements privés
- **Egoïsme**

*« Rien, dans le domaine de l'expérience vécue, des études sociologiques ou de l'expérimentation scientifique, ne permet de passer de la constatation de l'existence de l'égoïsme à l'affirmation dogmatique selon laquelle tous nos actes sont motivés par l'égoïsme. »*

Ricard M., 2003, Plaidoyer pour l'altruisme – la force de la bienveillance

# Aspects sociaux et moraux

- **Flexibilité horaire**
  - Inégalement répartie dans la population
  - En moyenne supérieure chez les hommes
- **Circulation en heures de pointe**

Plus aisée pour les plus riches
- **Longueur des déplacements**
  - Contraintes sur le lieu de résidence
  - Problème des zones rurales
- **Correctifs sociaux : quelle faisabilité ?**
- **Limites éthiques de la monétarisation**

# Responsabilité, légitimité, liberté

- **Qui est le pollueur ?**

L'automobiliste ? Le constructeur du véhicule ? Le publicitaire ?  
Les pouvoirs publics ? L'employeur ?

- **Utilité sociale du déplacement**

Un même tarif pour « se balader » et aller conduire une personne malade à l'hôpital

- **Utile d'agir en bout de chaîne ?**

- Le prélèvement kilométrique agit sur le citoyen
- Ne vaut il pas mieux agir en amont, sur l'organisation de la vie sociale ?

# Limites pratiques

- **Calcul des coûts sociaux**

- Complexe, éthiquement questionnable, peu fiable
- « *Il n'y a pas deux études qui utilisent la même définition des coûts d'infrastructure* »

RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

- **Fiabilité des données ?**

Cfr dieselgate

- **Quid des comportements de conduite ?**

- **De la théorie à la pratique ...**

NL et UK ont abandonné au terme de plusieurs années d'études poussées

# Enjeux politiques (1)

- **Risque de perte de maîtrise de l'outil fiscal**  
Coûts « internalisables » et tarifs définis au niveau européen
- **Biodégradabilité des taxes environnementales**  
Diminution des recettes ? Stabilisation à un niveau économiquement optimal ?
- **Tabou de la demande de transport**  
*« La gestion de la demande de transport apparaît comme une activité légitime et nécessaire des gouvernements »*  
CEMT, 2003, Gérer les déterminants de la demande de transport

# Enjeux politiques (2)

- **Acceptabilité**

- Enquête UK : « *l'importance de conduire était mise en lien avec les libertés et droits civils et, dans certains cas, avec les droits de l'homme* »

- Owen, R. et al., 2008, Public acceptability of road pricing - Technical Report

- En matière de mobilité, les pouvoirs publics présentent une tendance certaine à s'autocensurer

- **Efficacité budgétaire**

- Ratio coûts/recettes prélèvement camions :

- 7% (CH) -> >25% (DE)



# Enjeux politiques (3)

- **Les recettes : affectation ou universalité ?**
  - Logique budgétaire : universalité
  - Logique économique ( + acceptabilité ) : affectation
  - Si affectation : logique curative ou préventive ?
- **Danger sur la mutualisation**
  - Si les externalités de l'automobile sont internalisées
  - Aussi pour les transports en commun ? (prix du billet X 2 à 3 )
  - Aussi pour les soins de santé, pour l'éducation ?

# RECOMMENDATIONS



# Recommandations (1)

- **Adopter une approche systémique**
  - Ce qui génère la mobilité, c'est d'abord l'organisation de la vie sociale, et l'aménagement du territoire + la disponibilité des moyens de transport.
  - 3 voies d'action : (1) réduction demande, (2) transfert modal, (3) améliorations véhicules
- **Identifier les problèmes pour choisir la solution**

UK, 2009, 4 objectifs...

  - tarification plus efficace
  - équité, promotion de l'inclusion sociale et de l'accessibilité
  - croissance économique et productivité pour toutes les régions du Royaume-Uni
  - bénéfiques environnementaux

# Recommandations (2)

- **Internalisation vs transgression**
  - Confusion entre le prélèvement kilométrique et la perception d'une amende pour l'exercice d'une activité illégale ou pour la transgression d'une norme
  - Clarifier le débat
- **Remettre l'outil à sa juste place**
  - Piège de la panacée universelle
  - Identifier les potentialités réelles de l'outil

# Recommandations (3)

- **Combiner les instruments de marché et de régulation**
  - OCDE et CE : approche dogmatique, pro marché (*respect de l'outil, incitation à l'innovation, simplification administrative, ...*)
  - Reconnaître et combiner les avantages des deux types
- **Réserver l'outil aux acteurs économiques**
  - Les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres sont des acteurs économiques, qui agissent de manière économiquement rationnelle
  - Pas les citoyens pour leurs déplacements privés

# Recommandations (4)

- **Aller au-delà de l'internalisation**
  - Fixer un objectif politique
  - Déterminer les tarifs et les ajuster en fonction
- **Sortir de la neutralité budgétaire**
  - Constat partagé : la plupart des externalités du transport ne sont actuellement pas internalisées
  - Conclusion logique : si on les internalise, le coût du transport doit augmenter
  - Les recettes dégagées pourraient notamment aider à développer les alternatives à la voiture individuelle

# Recommandations (5)

- **Utiliser en priorité les outils existants**
  - Un véhicule ne génère pas d'incidences que quand il roule
  - Quand on possède un véhicule, on s'en sert
  - Le choix du véhicule est un moment clé
  - La volonté politique fait défaut, pas les outils (TMC et accises)
- **Etablir des gardes-fous**
  - Le public des mesures fiscales n'est pas homogène
  - Les inégalités sociales existent déjà face à la mobilité
  - Veiller à ne pas les renforcer

# CONCLUSIONS





# Conclusions (1)

- **Faiblesses conceptuelles**
  - Homo automobilis économiquement rationnel
  - Impossibilité d'intégrer les motivations des déplacements
- **Zones d'ombres**
  - Flou entre l'internalisation et le paiement pour la transgression d'une norme
  - Monétarisation de la vie humaine
- **Dangers**
  - Perte de maîtrise de l'outil fiscal
  - Mise à mal des principes de solidarité et de mutualisation

# Conclusions (2)

- **Cadre théorique : internalisation**  
Optimisation économique des comportements des agents  
<=> recherche de la durabilité des transports
- **Préalable pour une mobilité durable**  
Volonté politique de réduire la demande de transport
- **Importance d'une vision globale**  
Bouquet d'outils normatifs et économiques sélectionnés dans le cadre d'une approche systémique de la mobilité

Merci pour votre attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

081 / 390 . 759

[p.courbe@iew.be](mailto:p.courbe@iew.be)



# PRELEVEMENT KILOMETRIQUE APPLIQUE AUX VOITURES

## Une analyse critique

Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie

Namur, 22 janvier 2016



# Plan de l'exposé

- Introduction
- Présentation théorique
- Analyse
- Recommandations
- Conclusions

# INTRODUCTION

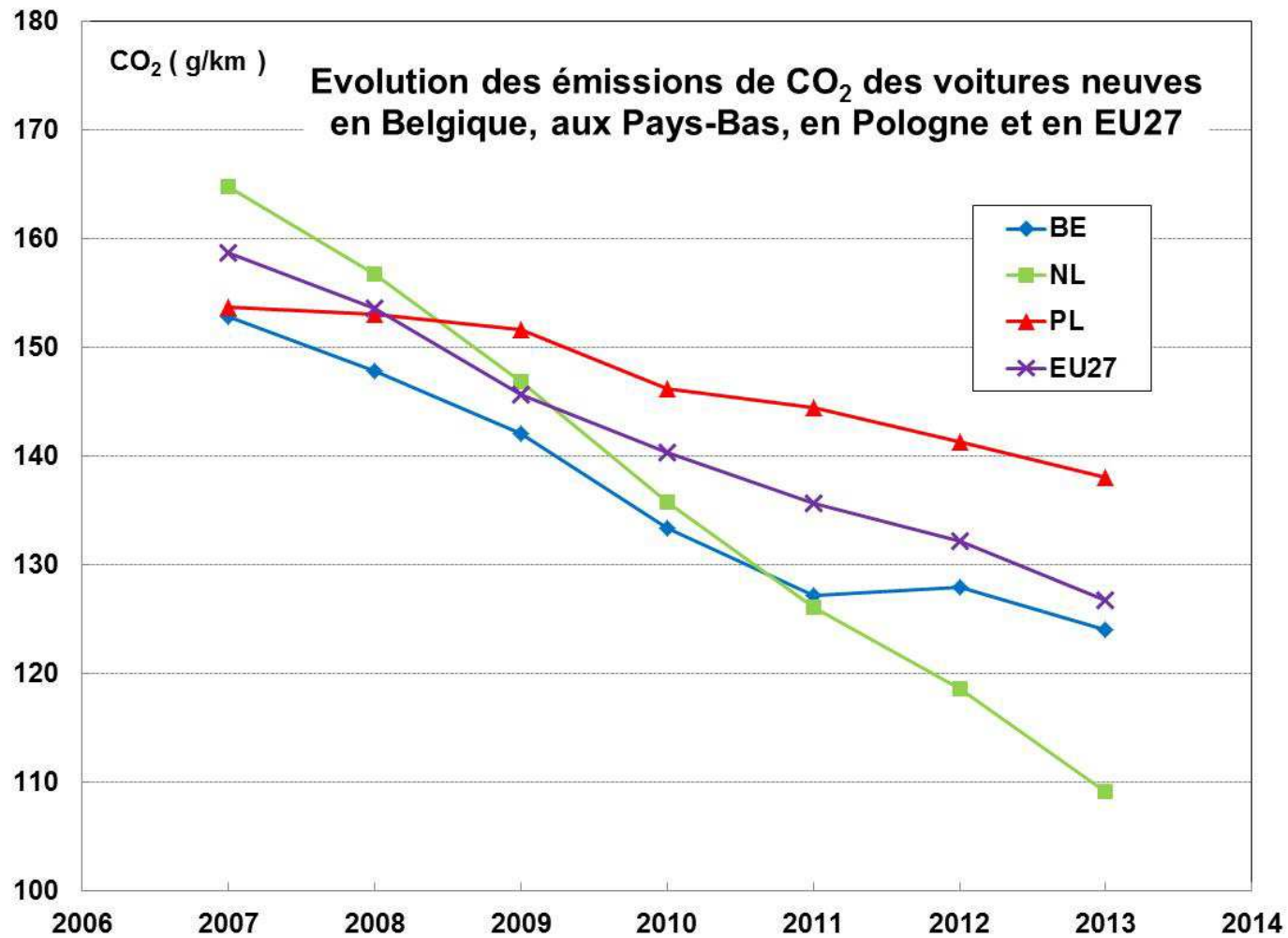


# Vers un transport durable

- **Diminution de la pression automobile**
  1. Moins de voitures
  2. Des voitures moins polluantes, consommant moins d'énergie
  3. Moins de km roulés
- **Quels outils fiscaux ?**
  1. TMC
  2. TMC, TC
  3. Accises
- **L'exemple des Pays-Bas**

2007: révision TMC (calcul en fonction du prix, du carburant, des émissions de CO<sub>2</sub>, de la norme euro)

# TMC: l'exemple néerlandais





# PRESENTATION THEORIQUE



# Externalités et internalisation

- **Externalités**

Il y a externalité lorsqu'un agent économique, par son activité, influe positivement ou négativement sur la situation d'un autre agent, sans que cette relation fasse l'objet d'une compensation monétaire.

- **Internalisation**

*« L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs soient plus conscients des coûts qu'ils génèrent, les prennent en compte dans leur décisions et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire. »*

Button K, 1993, Vue d'ensemble de l'internalisation de coûts sociaux du transport, in CEMT, Internaliser les coûts sociaux des transports

# Le principe du pollueur-payeur

- **Cadre politique**

- OCDE, 1972 : « *Le principe à appliquer pour l'imputation des coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution, principe qui favorise l'emploi rationnel des ressources limitées de l'environnement tout en évitant des distorsions dans le commerce et les investissements internationaux, est le principe dit « pollueur-payeur » »* »
- UE: Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 191/2
- UN, 1992, Déclaration de Rio, principe 16

# Le principe du pollueur-payeur

- **Application aux transports**

*« Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. »*

CE, 2011, Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

# Coûts externes des transports

Pris en compte	Estimations (c€/v.km) <sup>(1)</sup>	Ignorés
Congestion	0 à 242,6	Perte d'autonomie des enfants
Infrastructures	0,6	Manque d'activités physiques
Accidents	0,1 à 0,3	Perte de convivialité
Pollution	0,1 à 0,9	Stress ( rapidité, flux tendus )
Bruit	0,1 à 0,45	Stress ( insécurité routière )
Climat	1,1 à 3,5	Aspects culturels et patrimoniaux
		Pollution eaux et sols
		Impacts sur la biodiversité
		Ressources non renouvelables

(1) RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

# Le prélèvement kilométrique

- **Directive Eurovignette (1999/62/CE)**
  - Limitation aux plus de 3,5 tonnes
  - Intégrés : pollution atmosphérique et bruit
  - Exclus : accidents et changements climatiques
  - Application : Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie + Belgique (04/2016)
- **Suisse : RPLP introduite en 2001**
  - Tarif 40 tonnes Euro V (01/2015) : 85,0 c€/km contre 20,3 en moyenne EU (AT, CZ, DE, HU, PO, SK)
  - « *En dépit de l'augmentation des coûts du transport routier de marchandises, la répartition modale n'a pas subi de changements notables* » ARE, 2014, Equitable et efficace - La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse

# ANALYSE



# Considérations théoriques (1)

- **Fondements théoriques**
  - Le marché (de substitution) peut-il gérer ce qui lui est externe ?
  - La biosphère fait-elle partie de la sphère économique?
- **Une fin ou un moyen ?**
- **Présupposés et cadre**
  - Meilleure efficacité des instruments économiques ?
  - Cadre restrictif, évaluations minimalistes



# Considérations théoriques (2)

- **Monétarisation des services écosystémiques**
  - Points de basculement, dommages irréparables
  - Complexité non réductible à la seule dimension monétaire
  - Difficulté de se représenter les effets à long terme
- **Elasticité de la demande de transport**
  - En théorie: élasticité d'environ  $-0,2$  environ
  - BE: 2005-2012 :  $-0,06$  (prix carburant  $+35\%$ , kilométrage moyen  $-2,17\%$ )

# Aspects psycho-sociologiques

- **Homo automobilis, rationnel et égoïste ?**
- **Rationalité**
  - Plus juste de parler de cohérence par rapport à un système de valeurs
  - Facteur prix déterminant pour les acteurs économiques – pas pour les déplacements privés
- **Egoïsme**

*« Rien, dans le domaine de l'expérience vécue, des études sociologiques ou de l'expérimentation scientifique, ne permet de passer de la constatation de l'existence de l'égoïsme à l'affirmation dogmatique selon laquelle tous nos actes sont motivés par l'égoïsme. »*

Ricard M., 2003, Plaidoyer pour l'altruisme – la force de la bienveillance

# Aspects sociaux et moraux

- **Flexibilité horaire**
  - Inégalement répartie dans la population
  - En moyenne supérieure chez les hommes
- **Circulation en heures de pointe**

Plus aisée pour les plus riches
- **Longueur des déplacements**
  - Contraintes sur le lieu de résidence
  - Problème des zones rurales
- **Correctifs sociaux : quelle faisabilité ?**
- **Limites éthiques de la monétarisation**

# Responsabilité, légitimité, liberté

- **Qui est le pollueur ?**

L'automobiliste ? Le constructeur du véhicule ? Le publicitaire ?  
Les pouvoirs publics ? L'employeur ?

- **Utilité sociale du déplacement**

Un même tarif pour « se balader » et aller conduire une personne malade à l'hôpital

- **Utile d'agir en bout de chaîne ?**

- Le prélèvement kilométrique agit sur le citoyen
- Ne vaut il pas mieux agir en amont, sur l'organisation de la vie sociale ?

# Limites pratiques

- **Calcul des coûts sociaux**

- Complexe, éthiquement questionnable, peu fiable
- « *Il n'y a pas deux études qui utilisent la même définition des coûts d'infrastructure* »

RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

- **Fiabilité des données ?**

Cfr dieselgate

- **Quid des comportements de conduite ?**

- **De la théorie à la pratique ...**

NL et UK ont abandonné au terme de plusieurs années d'études poussées

# Enjeux politiques (1)

- **Risque de perte de maîtrise de l'outil fiscal**  
Coûts « internalisables » et tarifs définis au niveau européen
- **Biodégradabilité des taxes environnementales**  
Diminution des recettes ? Stabilisation à un niveau économiquement optimal ?
- **Tabou de la demande de transport**  
« *La gestion de la demande de transport apparaît comme une activité légitime et nécessaire des gouvernements* »  
CEMT, 2003, Gérer les déterminants de la demande de transport

# Enjeux politiques (2)

- **Acceptabilité**

- Enquête UK : « *l'importance de conduire était mise en lien avec les libertés et droits civils et, dans certains cas, avec les droits de l'homme* »

- Owen, R. et al., 2008, Public acceptability of road pricing - Technical Report

- En matière de mobilité, les pouvoirs publics présentent une tendance certaine à s'autocensurer

- **Efficacité budgétaire**

- Ratio coûts/recettes prélèvement camions :

- 7% (CH) -> >25% (DE)

# Enjeux politiques (3)

- **Les recettes : affectation ou universalité ?**
  - Logique budgétaire : universalité
  - Logique économique ( + acceptabilité ) : affectation
  - Si affectation : logique curative ou préventive ?
- **Danger sur la mutualisation**
  - Si les externalités de l'automobile sont internalisées
  - Aussi pour les transports en commun ? (prix du billet X 2 à 3 )
  - Aussi pour les soins de santé, pour l'éducation ?



# RECOMMENDATIONS



# Recommandations (1)

- **Adopter une approche systémique**
  - Ce qui génère la mobilité, c'est d'abord l'organisation de la vie sociale, et l'aménagement du territoire + la disponibilité des moyens de transport.
  - 3 voies d'action : (1) réduction demande, (2) transfert modal, (3) améliorations véhicules
- **Identifier les problèmes pour choisir la solution**

UK, 2009, 4 objectifs...

  - tarification plus efficace
  - équité, promotion de l'inclusion sociale et de l'accessibilité
  - croissance économique et productivité pour toutes les régions du Royaume-Uni
  - bénéfiques environnementaux

# Recommandations (2)

- **Internalisation vs transgression**
  - Confusion entre le prélèvement kilométrique et la perception d'une amende pour l'exercice d'une activité illégale ou pour la transgression d'une norme
  - Clarifier le débat
- **Remettre l'outil à sa juste place**
  - Piège de la panacée universelle
  - Identifier les potentialités réelles de l'outil

# Recommandations (3)

- **Combiner les instruments de marché et de régulation**
  - OCDE et CE : approche dogmatique, pro marché (*respect de l'outil, incitation à l'innovation, simplification administrative, ...*)
  - Reconnaître et combiner les avantages des deux types
- **Réserver l'outil aux acteurs économiques**
  - Les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres sont des acteurs économiques, qui agissent de manière économiquement rationnelle
  - Pas les citoyens pour leurs déplacements privés

# Recommandations (4)

- **Aller au-delà de l'internalisation**
  - Fixer un objectif politique
  - Déterminer les tarifs et les ajuster en fonction
- **Sortir de la neutralité budgétaire**
  - Constat partagé : la plupart des externalités du transport ne sont actuellement pas internalisées
  - Conclusion logique : si on les internalise, le coût du transport doit augmenter
  - Les recettes dégagées pourraient notamment aider à développer les alternatives à la voiture individuelle

# Recommandations (5)

- **Utiliser en priorité les outils existants**
  - Un véhicule ne génère pas d'incidences que quand il roule
  - Quand on possède un véhicule, on s'en sert
  - Le choix du véhicule est un moment clé
  - La volonté politique fait défaut, pas les outils (TMC et accises)
- **Etablir des gardes-fous**
  - Le public des mesures fiscales n'est pas homogène
  - Les inégalités sociales existent déjà face à la mobilité
  - Veiller à ne pas les renforcer

# CONCLUSIONS



# Conclusions (1)

- **Faiblesses conceptuelles**
  - Homo automobilis économiquement rationnel
  - Impossibilité d'intégrer les motivations des déplacements
- **Zones d'ombres**
  - Flou entre l'internalisation et le paiement pour la transgression d'une norme
  - Monétarisation de la vie humaine
- **Dangers**
  - Perte de maîtrise de l'outil fiscal
  - Mise à mal des principes de solidarité et de mutualisation



# Conclusions (2)

- **Cadre théorique : internalisation**  
Optimisation économique des comportements des agents  
<=> recherche de la durabilité des transports
- **Préalable pour une mobilité durable**  
Volonté politique de réduire la demande de transport
- **Importance d'une vision globale**  
Bouquet d'outils normatifs et économiques sélectionnés dans le cadre d'une approche systémique de la mobilité

Merci pour votre attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

081 / 390 . 759

[p.courbe@iew.be](mailto:p.courbe@iew.be)



# PRELEVEMENT KILOMETRIQUE APPLIQUE AUX VOITURES

## Une analyse critique

Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie

Namur, 22 janvier 2016



# Plan de l'exposé

- Introduction
- Présentation théorique
- Analyse
- Recommandations
- Conclusions

# INTRODUCTION

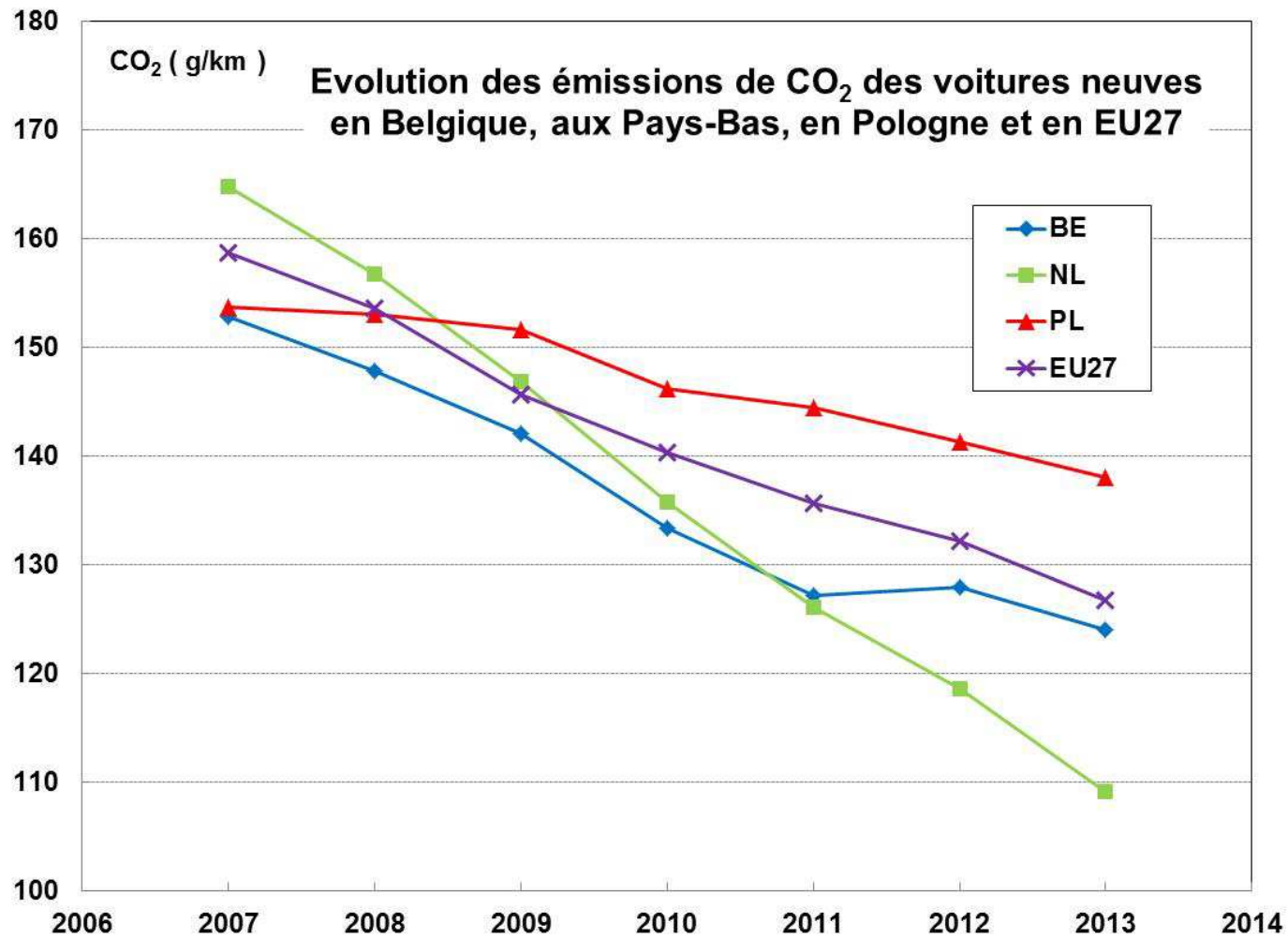


# Vers un transport durable

- **Diminution de la pression automobile**
  1. Moins de voitures
  2. Des voitures moins polluantes, consommant moins d'énergie
  3. Moins de km roulés
- **Quels outils fiscaux ?**
  1. TMC
  2. TMC, TC
  3. Accises
- **L'exemple des Pays-Bas**

2007: révision TMC (calcul en fonction du prix, du carburant, des émissions de CO<sub>2</sub>, de la norme euro)

# TMC: l'exemple néerlandais



# PRESENTATION THEORIQUE





# Externalités et internalisation

- **Externalités**

Il y a externalité lorsqu'un agent économique, par son activité, influe positivement ou négativement sur la situation d'un autre agent, sans que cette relation fasse l'objet d'une compensation monétaire.

- **Internalisation**

*« L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs soient plus conscients des coûts qu'ils génèrent, les prennent en compte dans leur décisions et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire. »*

Button K, 1993, Vue d'ensemble de l'internalisation de coûts sociaux du transport, in CEMT, Internaliser les coûts sociaux des transports

# Le principe du pollueur-payeur

- **Cadre politique**

- OCDE, 1972 : « *Le principe à appliquer pour l'imputation des coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution, principe qui favorise l'emploi rationnel des ressources limitées de l'environnement tout en évitant des distorsions dans le commerce et les investissements internationaux, est le principe dit « pollueur-payeur » »* »
- UE: Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 191/2
- UN, 1992, Déclaration de Rio, principe 16

# Le principe du pollueur-payeur

- **Application aux transports**

*« Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. »*

CE, 2011, Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

# Coûts externes des transports

Pris en compte	Estimations (c€/v.km) <sup>(1)</sup>	Ignorés
Congestion	0 à 242,6	Perte d'autonomie des enfants
Infrastructures	0,6	Manque d'activités physiques
Accidents	0,1 à 0,3	Perte de convivialité
Pollution	0,1 à 0,9	Stress ( rapidité, flux tendus )
Bruit	0,1 à 0,45	Stress ( insécurité routière )
Climat	1,1 à 3,5	Aspects culturels et patrimoniaux
		Pollution eaux et sols
		Impacts sur la biodiversité
		Ressources non renouvelables

(1) RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

# Le prélèvement kilométrique

- **Directive Eurovignette (1999/62/CE)**
  - Limitation aux plus de 3,5 tonnes
  - Intégrés : pollution atmosphérique et bruit
  - Exclus : accidents et changements climatiques
  - Application : Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie + Belgique (04/2016)
- **Suisse : RPLP introduite en 2001**
  - Tarif 40 tonnes Euro V (01/2015) : 85,0 c€/km contre 20,3 en moyenne EU (AT, CZ, DE, HU, PO, SK)
  - « *En dépit de l'augmentation des coûts du transport routier de marchandises, la répartition modale n'a pas subi de changements notables* » ARE, 2014, Equitable et efficace - La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse

# ANALYSE



# Considérations théoriques (1)

- **Fondements théoriques**
  - Le marché (de substitution) peut-il gérer ce qui lui est externe ?
  - La biosphère fait-elle partie de la sphère économique?
- **Une fin ou un moyen ?**
- **Présupposés et cadre**
  - Meilleure efficacité des instruments économiques ?
  - Cadre restrictif, évaluations minimalistes

# Considérations théoriques (2)

- **Monétarisation des services écosystémiques**
  - Points de basculement, dommages irréparables
  - Complexité non réductible à la seule dimension monétaire
  - Difficulté de se représenter les effets à long terme
- **Elasticité de la demande de transport**
  - En théorie: élasticité d'environ  $-0,2$  environ
  - BE: 2005-2012 :  $-0,06$  (prix carburant  $+35\%$ , kilométrage moyen  $-2,17\%$ )



# Aspects psycho-sociologiques

- **Homo automobilis, rationnel et égoïste ?**
- **Rationalité**
  - Plus juste de parler de cohérence par rapport à un système de valeurs
  - Facteur prix déterminant pour les acteurs économiques – pas pour les déplacements privés
- **Egoïsme**

*« Rien, dans le domaine de l'expérience vécue, des études sociologiques ou de l'expérimentation scientifique, ne permet de passer de la constatation de l'existence de l'égoïsme à l'affirmation dogmatique selon laquelle tous nos actes sont motivés par l'égoïsme. »*

Ricard M., 2003, Plaidoyer pour l'altruisme – la force de la bienveillance

# Aspects sociaux et moraux

- **Flexibilité horaire**
  - Inégalement répartie dans la population
  - En moyenne supérieure chez les hommes
- **Circulation en heures de pointe**

Plus aisée pour les plus riches
- **Longueur des déplacements**
  - Contraintes sur le lieu de résidence
  - Problème des zones rurales
- **Correctifs sociaux : quelle faisabilité ?**
- **Limites éthiques de la monétarisation**

# Responsabilité, légitimité, liberté

- **Qui est le pollueur ?**

L'automobiliste ? Le constructeur du véhicule ? Le publicitaire ?  
Les pouvoirs publics ? L'employeur ?

- **Utilité sociale du déplacement**

Un même tarif pour « se balader » et aller conduire une personne malade à l'hôpital

- **Utile d'agir en bout de chaîne ?**

- Le prélèvement kilométrique agit sur le citoyen
- Ne vaut il pas mieux agir en amont, sur l'organisation de la vie sociale ?

# Limites pratiques

- **Calcul des coûts sociaux**

- Complexe, éthiquement questionnable, peu fiable
- « *Il n'y a pas deux études qui utilisent la même définition des coûts d'infrastructure* »

RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

- **Fiabilité des données ?**

Cfr dieselgate

- **Quid des comportements de conduite ?**

- **De la théorie à la pratique ...**

NL et UK ont abandonné au terme de plusieurs années d'études poussées

# Enjeux politiques (1)

- **Risque de perte de maîtrise de l'outil fiscal**  
Coûts « internalisables » et tarifs définis au niveau européen
- **Biodégradabilité des taxes environnementales**  
Diminution des recettes ? Stabilisation à un niveau économiquement optimal ?
- **Tabou de la demande de transport**  
*« La gestion de la demande de transport apparaît comme une activité légitime et nécessaire des gouvernements »*  
CEMT, 2003, Gérer les déterminants de la demande de transport

# Enjeux politiques (2)

- **Acceptabilité**

- Enquête UK : « *l'importance de conduire était mise en lien avec les libertés et droits civils et, dans certains cas, avec les droits de l'homme* »

- Owen, R. et al., 2008, Public acceptability of road pricing - Technical Report

- En matière de mobilité, les pouvoirs publics présentent une tendance certaine à s'autocensurer

- **Efficacité budgétaire**

- Ratio coûts/recettes prélèvement camions :

- 7% (CH) -> >25% (DE)

# Enjeux politiques (3)

- **Les recettes : affectation ou universalité ?**
  - Logique budgétaire : universalité
  - Logique économique ( + acceptabilité ) : affectation
  - Si affectation : logique curative ou préventive ?
- **Danger sur la mutualisation**
  - Si les externalités de l'automobile sont internalisées
  - Aussi pour les transports en commun ? (prix du billet X 2 à 3 )
  - Aussi pour les soins de santé, pour l'éducation ?

# RECOMMENDATIONS





# Recommandations (1)

- **Adopter une approche systémique**
  - Ce qui génère la mobilité, c'est d'abord l'organisation de la vie sociale, et l'aménagement du territoire + la disponibilité des moyens de transport.
  - 3 voies d'action : (1) réduction demande, (2) transfert modal, (3) améliorations véhicules
- **Identifier les problèmes pour choisir la solution**

UK, 2009, 4 objectifs...

  - tarification plus efficace
  - équité, promotion de l'inclusion sociale et de l'accessibilité
  - croissance économique et productivité pour toutes les régions du Royaume-Uni
  - bénéfiques environnementaux

# Recommandations (2)

- **Internalisation vs transgression**
  - Confusion entre le prélèvement kilométrique et la perception d'une amende pour l'exercice d'une activité illégale ou pour la transgression d'une norme
  - Clarifier le débat
- **Remettre l'outil à sa juste place**
  - Piège de la panacée universelle
  - Identifier les potentialités réelles de l'outil

# Recommandations (3)

- **Combiner les instruments de marché et de régulation**
  - OCDE et CE : approche dogmatique, pro marché (*respect de l'outil, incitation à l'innovation, simplification administrative, ...*)
  - Reconnaître et combiner les avantages des deux types
- **Réserver l'outil aux acteurs économiques**
  - Les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres sont des acteurs économiques, qui agissent de manière économiquement rationnelle
  - Pas les citoyens pour leurs déplacements privés

# Recommandations (4)

- **Aller au-delà de l'internalisation**
  - Fixer un objectif politique
  - Déterminer les tarifs et les ajuster en fonction
- **Sortir de la neutralité budgétaire**
  - Constat partagé : la plupart des externalités du transport ne sont actuellement pas internalisées
  - Conclusion logique : si on les internalise, le coût du transport doit augmenter
  - Les recettes dégagées pourraient notamment aider à développer les alternatives à la voiture individuelle

# Recommandations (5)

- **Utiliser en priorité les outils existants**
  - Un véhicule ne génère pas d'incidences que quand il roule
  - Quand on possède un véhicule, on s'en sert
  - Le choix du véhicule est un moment clé
  - La volonté politique fait défaut, pas les outils (TMC et accises)
- **Etablir des gardes-fous**
  - Le public des mesures fiscales n'est pas homogène
  - Les inégalités sociales existent déjà face à la mobilité
  - Veiller à ne pas les renforcer

# CONCLUSIONS



# Conclusions (1)

- **Faiblesses conceptuelles**
  - Homo automobilis économiquement rationnel
  - Impossibilité d'intégrer les motivations des déplacements
- **Zones d'ombres**
  - Flou entre l'internalisation et le paiement pour la transgression d'une norme
  - Monétarisation de la vie humaine
- **Dangers**
  - Perte de maîtrise de l'outil fiscal
  - Mise à mal des principes de solidarité et de mutualisation

# Conclusions (2)

- **Cadre théorique : internalisation**  
Optimisation économique des comportements des agents  
<=> recherche de la durabilité des transports
- **Préalable pour une mobilité durable**  
Volonté politique de réduire la demande de transport
- **Importance d'une vision globale**  
Bouquet d'outils normatifs et économiques sélectionnés dans le cadre d'une approche systémique de la mobilité



Merci pour votre attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

081 / 390 . 759

[p.courbe@iew.be](mailto:p.courbe@iew.be)



# PRELEVEMENT KILOMETRIQUE APPLIQUE AUX VOITURES

## Une analyse critique

Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie

Namur, 22 janvier 2016



# Plan de l'exposé

- Introduction
- Présentation théorique
- Analyse
- Recommandations
- Conclusions

# INTRODUCTION

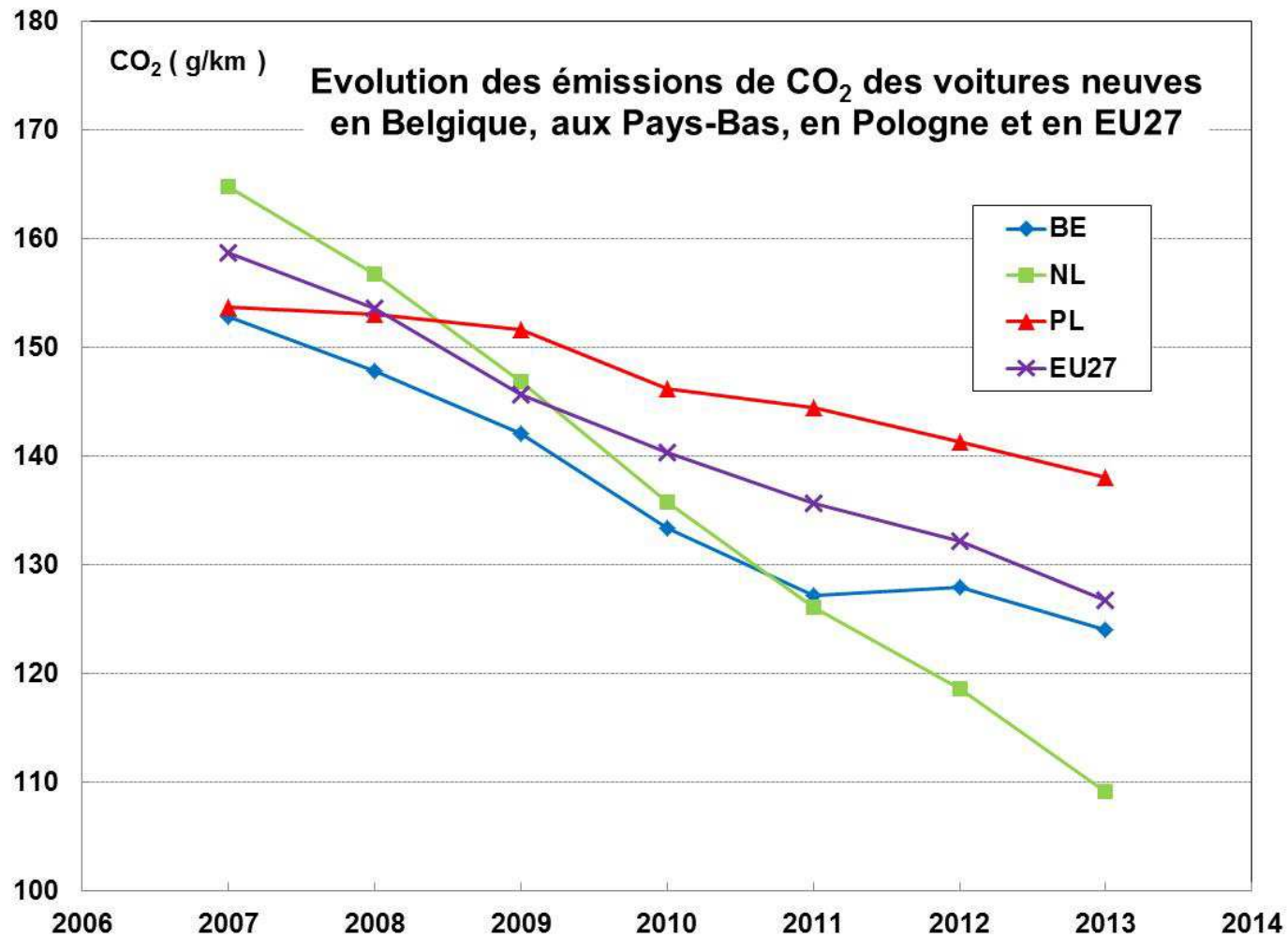


# Vers un transport durable

- **Diminution de la pression automobile**
  1. Moins de voitures
  2. Des voitures moins polluantes, consommant moins d'énergie
  3. Moins de km roulés
- **Quels outils fiscaux ?**
  1. TMC
  2. TMC, TC
  3. Accises
- **L'exemple des Pays-Bas**

2007: révision TMC (calcul en fonction du prix, du carburant, des émissions de CO<sub>2</sub>, de la norme euro)

# TMC: l'exemple néerlandais



# PRESENTATION THEORIQUE



# Externalités et internalisation

- **Externalités**

Il y a externalité lorsqu'un agent économique, par son activité, influe positivement ou négativement sur la situation d'un autre agent, sans que cette relation fasse l'objet d'une compensation monétaire.

- **Internalisation**

*« L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs soient plus conscients des coûts qu'ils génèrent, les prennent en compte dans leur décisions et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire. »*

Button K, 1993, Vue d'ensemble de l'internalisation de coûts sociaux du transport, in CEMT, Internaliser les coûts sociaux des transports



# Le principe du pollueur-payeur

- **Cadre politique**

- OCDE, 1972 : « *Le principe à appliquer pour l'imputation des coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution, principe qui favorise l'emploi rationnel des ressources limitées de l'environnement tout en évitant des distorsions dans le commerce et les investissements internationaux, est le principe dit « pollueur-payeur » »* »
- UE: Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 191/2
- UN, 1992, Déclaration de Rio, principe 16

# Le principe du pollueur-payeur

- **Application aux transports**

*« Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. »*

CE, 2011, Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

# Coûts externes des transports

Pris en compte	Estimations (c€/v.km) <sup>(1)</sup>	Ignorés
Congestion	0 à 242,6	Perte d'autonomie des enfants
Infrastructures	0,6	Manque d'activités physiques
Accidents	0,1 à 0,3	Perte de convivialité
Pollution	0,1 à 0,9	Stress ( rapidité, flux tendus )
Bruit	0,1 à 0,45	Stress ( insécurité routière )
Climat	1,1 à 3,5	Aspects culturels et patrimoniaux
		Pollution eaux et sols
		Impacts sur la biodiversité
		Ressources non renouvelables

(1) RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

# Le prélèvement kilométrique

- **Directive Eurovignette (1999/62/CE)**
  - Limitation aux plus de 3,5 tonnes
  - Intégrés : pollution atmosphérique et bruit
  - Exclus : accidents et changements climatiques
  - Application : Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie + Belgique (04/2016)
- **Suisse : RPLP introduite en 2001**
  - Tarif 40 tonnes Euro V (01/2015) : 85,0 c€/km contre 20,3 en moyenne EU (AT, CZ, DE, HU, PO, SK)
  - « *En dépit de l'augmentation des coûts du transport routier de marchandises, la répartition modale n'a pas subi de changements notables* » ARE, 2014, Equitable et efficace - La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse

# ANALYSE



# Considérations théoriques (1)

- **Fondements théoriques**
  - Le marché (de substitution) peut-il gérer ce qui lui est externe ?
  - La biosphère fait-elle partie de la sphère économique?
- **Une fin ou un moyen ?**
- **Présupposés et cadre**
  - Meilleure efficacité des instruments économiques ?
  - Cadre restrictif, évaluations minimalistes

# Considérations théoriques (2)

- **Monétarisation des services écosystémiques**
  - Points de basculement, dommages irréparables
  - Complexité non réductible à la seule dimension monétaire
  - Difficulté de se représenter les effets à long terme
- **Elasticité de la demande de transport**
  - En théorie: élasticité d'environ  $-0,2$  environ
  - BE: 2005-2012 :  $-0,06$  (prix carburant  $+35\%$ , kilométrage moyen  $-2,17\%$ )

# Aspects psycho-sociologiques

- **Homo automobilis, rationnel et égoïste ?**
- **Rationalité**
  - Plus juste de parler de cohérence par rapport à un système de valeurs
  - Facteur prix déterminant pour les acteurs économiques – pas pour les déplacements privés
- **Egoïsme**

*« Rien, dans le domaine de l'expérience vécue, des études sociologiques ou de l'expérimentation scientifique, ne permet de passer de la constatation de l'existence de l'égoïsme à l'affirmation dogmatique selon laquelle tous nos actes sont motivés par l'égoïsme. »*

Ricard M., 2003, Plaidoyer pour l'altruisme – la force de la bienveillance



# Aspects sociaux et moraux

- **Flexibilité horaire**
  - Inégalement répartie dans la population
  - En moyenne supérieure chez les hommes
- **Circulation en heures de pointe**

Plus aisée pour les plus riches
- **Longueur des déplacements**
  - Contraintes sur le lieu de résidence
  - Problème des zones rurales
- **Correctifs sociaux : quelle faisabilité ?**
- **Limites éthiques de la monétarisation**

# Responsabilité, légitimité, liberté

- **Qui est le pollueur ?**

L'automobiliste ? Le constructeur du véhicule ? Le publicitaire ?  
Les pouvoirs publics ? L'employeur ?

- **Utilité sociale du déplacement**

Un même tarif pour « se balader » et aller conduire une personne malade à l'hôpital

- **Utile d'agir en bout de chaîne ?**

- Le prélèvement kilométrique agit sur le citoyen
- Ne vaut il pas mieux agir en amont, sur l'organisation de la vie sociale ?

# Limites pratiques

- **Calcul des coûts sociaux**

- Complexe, éthiquement questionnable, peu fiable
- « *Il n'y a pas deux études qui utilisent la même définition des coûts d'infrastructure* »

RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

- **Fiabilité des données ?**

Cfr dieselgate

- **Quid des comportements de conduite ?**

- **De la théorie à la pratique ...**

NL et UK ont abandonné au terme de plusieurs années d'études poussées

# Enjeux politiques (1)

- **Risque de perte de maîtrise de l'outil fiscal**  
Coûts « internalisables » et tarifs définis au niveau européen
- **Biodégradabilité des taxes environnementales**  
Diminution des recettes ? Stabilisation à un niveau économiquement optimal ?
- **Tabou de la demande de transport**  
« *La gestion de la demande de transport apparaît comme une activité légitime et nécessaire des gouvernements* »  
CEMT, 2003, Gérer les déterminants de la demande de transport

# Enjeux politiques (2)

- **Acceptabilité**

- Enquête UK : « *l'importance de conduire était mise en lien avec les libertés et droits civils et, dans certains cas, avec les droits de l'homme* »

- Owen, R. et al., 2008, Public acceptability of road pricing - Technical Report

- En matière de mobilité, les pouvoirs publics présentent une tendance certaine à s'autocensurer

- **Efficacité budgétaire**

- Ratio coûts/recettes prélèvement camions :

- 7% (CH) -> >25% (DE)

# Enjeux politiques (3)

- **Les recettes : affectation ou universalité ?**
  - Logique budgétaire : universalité
  - Logique économique ( + acceptabilité ) : affectation
  - Si affectation : logique curative ou préventive ?
- **Danger sur la mutualisation**
  - Si les externalités de l'automobile sont internalisées
  - Aussi pour les transports en commun ? (prix du billet X 2 à 3 )
  - Aussi pour les soins de santé, pour l'éducation ?

# RECOMMENDATIONS



# Recommandations (1)

- **Adopter une approche systémique**
  - Ce qui génère la mobilité, c'est d'abord l'organisation de la vie sociale, et l'aménagement du territoire + la disponibilité des moyens de transport.
  - 3 voies d'action : (1) réduction demande, (2) transfert modal, (3) améliorations véhicules
- **Identifier les problèmes pour choisir la solution**

UK, 2009, 4 objectifs...

  - tarification plus efficace
  - équité, promotion de l'inclusion sociale et de l'accessibilité
  - croissance économique et productivité pour toutes les régions du Royaume-Uni
  - bénéfiques environnementaux



# Recommandations (2)

- **Internalisation vs transgression**
  - Confusion entre le prélèvement kilométrique et la perception d'une amende pour l'exercice d'une activité illégale ou pour la transgression d'une norme
  - Clarifier le débat
- **Remettre l'outil à sa juste place**
  - Piège de la panacée universelle
  - Identifier les potentialités réelles de l'outil

# Recommandations (3)

- **Combiner les instruments de marché et de régulation**
  - OCDE et CE : approche dogmatique, pro marché (*respect de l'outil, incitation à l'innovation, simplification administrative, ...*)
  - Reconnaître et combiner les avantages des deux types
- **Réserver l'outil aux acteurs économiques**
  - Les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres sont des acteurs économiques, qui agissent de manière économiquement rationnelle
  - Pas les citoyens pour leurs déplacements privés

# Recommandations (4)

- **Aller au-delà de l'internalisation**
  - Fixer un objectif politique
  - Déterminer les tarifs et les ajuster en fonction
- **Sortir de la neutralité budgétaire**
  - Constat partagé : la plupart des externalités du transport ne sont actuellement pas internalisées
  - Conclusion logique : si on les internalise, le coût du transport doit augmenter
  - Les recettes dégagées pourraient notamment aider à développer les alternatives à la voiture individuelle

# Recommandations (5)

- **Utiliser en priorité les outils existants**
  - Un véhicule ne génère pas d'incidences que quand il roule
  - Quand on possède un véhicule, on s'en sert
  - Le choix du véhicule est un moment clé
  - La volonté politique fait défaut, pas les outils (TMC et accises)
- **Etablir des gardes-fous**
  - Le public des mesures fiscales n'est pas homogène
  - Les inégalités sociales existent déjà face à la mobilité
  - Veiller à ne pas les renforcer

# CONCLUSIONS



# Conclusions (1)

- **Faiblesses conceptuelles**
  - Homo automobilis économiquement rationnel
  - Impossibilité d'intégrer les motivations des déplacements
- **Zones d'ombres**
  - Flou entre l'internalisation et le paiement pour la transgression d'une norme
  - Monétarisation de la vie humaine
- **Dangers**
  - Perte de maîtrise de l'outil fiscal
  - Mise à mal des principes de solidarité et de mutualisation

# Conclusions (2)

- **Cadre théorique : internalisation**  
Optimisation économique des comportements des agents  
<=> recherche de la durabilité des transports
- **Préalable pour une mobilité durable**  
Volonté politique de réduire la demande de transport
- **Importance d'une vision globale**  
Bouquet d'outils normatifs et économiques sélectionnés dans le cadre d'une approche systémique de la mobilité

Merci pour votre attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

081 / 390 . 759

[p.courbe@iew.be](mailto:p.courbe@iew.be)





# PRELEVEMENT KILOMETRIQUE APPLIQUE AUX VOITURES

## Une analyse critique

Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie

Namur, 22 janvier 2016



# Plan de l'exposé

- Introduction
- Présentation théorique
- Analyse
- Recommandations
- Conclusions

# INTRODUCTION

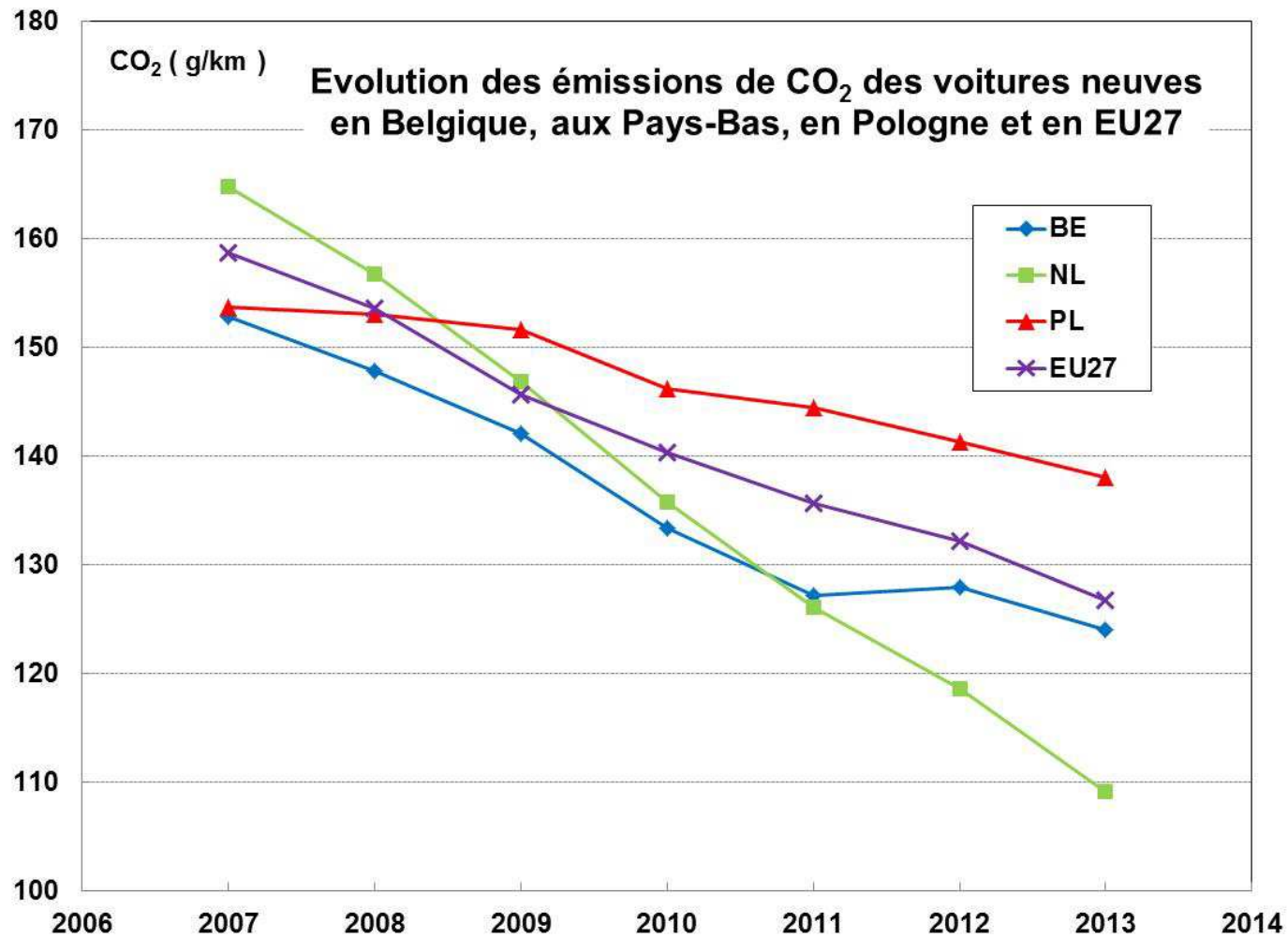


# Vers un transport durable

- **Diminution de la pression automobile**
  1. Moins de voitures
  2. Des voitures moins polluantes, consommant moins d'énergie
  3. Moins de km roulés
- **Quels outils fiscaux ?**
  1. TMC
  2. TMC, TC
  3. Accises
- **L'exemple des Pays-Bas**

2007: révision TMC (calcul en fonction du prix, du carburant, des émissions de CO<sub>2</sub>, de la norme euro)

# TMC: l'exemple néerlandais



# PRESENTATION THEORIQUE



# Externalités et internalisation

- **Externalités**

Il y a externalité lorsqu'un agent économique, par son activité, influe positivement ou négativement sur la situation d'un autre agent, sans que cette relation fasse l'objet d'une compensation monétaire.

- **Internalisation**

*« L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs soient plus conscients des coûts qu'ils génèrent, les prennent en compte dans leur décisions et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire. »*

Button K, 1993, Vue d'ensemble de l'internalisation de coûts sociaux du transport, in CEMT, Internaliser les coûts sociaux des transports

# Le principe du pollueur-payeur

- **Cadre politique**

- OCDE, 1972 : « *Le principe à appliquer pour l'imputation des coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution, principe qui favorise l'emploi rationnel des ressources limitées de l'environnement tout en évitant des distorsions dans le commerce et les investissements internationaux, est le principe dit « pollueur-payeur » »* »
- UE: Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 191/2
- UN, 1992, Déclaration de Rio, principe 16



# Le principe du pollueur-payeur

- **Application aux transports**

*« Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. »*

CE, 2011, Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

# Coûts externes des transports

Pris en compte	Estimations (c€/v.km) <sup>(1)</sup>	Ignorés
Congestion	0 à 242,6	Perte d'autonomie des enfants
Infrastructures	0,6	Manque d'activités physiques
Accidents	0,1 à 0,3	Perte de convivialité
Pollution	0,1 à 0,9	Stress ( rapidité, flux tendus )
Bruit	0,1 à 0,45	Stress ( insécurité routière )
Climat	1,1 à 3,5	Aspects culturels et patrimoniaux
		Pollution eaux et sols
		Impacts sur la biodiversité
		Ressources non renouvelables

(1) RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

# Le prélèvement kilométrique

- **Directive Eurovignette (1999/62/CE)**
  - Limitation aux plus de 3,5 tonnes
  - Intégrés : pollution atmosphérique et bruit
  - Exclus : accidents et changements climatiques
  - Application : Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie + Belgique (04/2016)
- **Suisse : RPLP introduite en 2001**
  - Tarif 40 tonnes Euro V (01/2015) : 85,0 c€/km contre 20,3 en moyenne EU (AT, CZ, DE, HU, PO, SK)
  - « *En dépit de l'augmentation des coûts du transport routier de marchandises, la répartition modale n'a pas subi de changements notables* » ARE, 2014, Equitable et efficace - La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse

# ANALYSE



# Considérations théoriques (1)

- **Fondements théoriques**
  - Le marché (de substitution) peut-il gérer ce qui lui est externe ?
  - La biosphère fait-elle partie de la sphère économique?
- **Une fin ou un moyen ?**
- **Présupposés et cadre**
  - Meilleure efficacité des instruments économiques ?
  - Cadre restrictif, évaluations minimalistes

# Considérations théoriques (2)

- **Monétarisation des services écosystémiques**
  - Points de basculement, dommages irréparables
  - Complexité non réductible à la seule dimension monétaire
  - Difficulté de se représenter les effets à long terme
- **Elasticité de la demande de transport**
  - En théorie: élasticité d'environ  $-0,2$  environ
  - BE: 2005-2012 :  $-0,06$  (prix carburant  $+35\%$ , kilométrage moyen  $-2,17\%$ )

# Aspects psycho-sociologiques

- **Homo automobilis, rationnel et égoïste ?**
- **Rationalité**
  - Plus juste de parler de cohérence par rapport à un système de valeurs
  - Facteur prix déterminant pour les acteurs économiques – pas pour les déplacements privés
- **Egoïsme**

*« Rien, dans le domaine de l'expérience vécue, des études sociologiques ou de l'expérimentation scientifique, ne permet de passer de la constatation de l'existence de l'égoïsme à l'affirmation dogmatique selon laquelle tous nos actes sont motivés par l'égoïsme. »*

Ricard M., 2003, Plaidoyer pour l'altruisme – la force de la bienveillance

# Aspects sociaux et moraux

- **Flexibilité horaire**
  - Inégalement répartie dans la population
  - En moyenne supérieure chez les hommes
- **Circulation en heures de pointe**

Plus aisée pour les plus riches
- **Longueur des déplacements**
  - Contraintes sur le lieu de résidence
  - Problème des zones rurales
- **Correctifs sociaux : quelle faisabilité ?**
- **Limites éthiques de la monétarisation**



# Responsabilité, légitimité, liberté

- **Qui est le pollueur ?**

L'automobiliste ? Le constructeur du véhicule ? Le publicitaire ?  
Les pouvoirs publics ? L'employeur ?

- **Utilité sociale du déplacement**

Un même tarif pour « se balader » et aller conduire une personne malade à l'hôpital

- **Utile d'agir en bout de chaîne ?**

- Le prélèvement kilométrique agit sur le citoyen
- Ne vaut il pas mieux agir en amont, sur l'organisation de la vie sociale ?

# Limites pratiques

- **Calcul des coûts sociaux**

- Complexe, éthiquement questionnable, peu fiable
- « *Il n'y a pas deux études qui utilisent la même définition des coûts d'infrastructure* »

RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

- **Fiabilité des données ?**

Cfr dieselgate

- **Quid des comportements de conduite ?**

- **De la théorie à la pratique ...**

NL et UK ont abandonné au terme de plusieurs années d'études poussées

# Enjeux politiques (1)

- **Risque de perte de maîtrise de l'outil fiscal**  
Coûts « internalisables » et tarifs définis au niveau européen
- **Biodégradabilité des taxes environnementales**  
Diminution des recettes ? Stabilisation à un niveau économiquement optimal ?
- **Tabou de la demande de transport**  
*« La gestion de la demande de transport apparaît comme une activité légitime et nécessaire des gouvernements »*  
CEMT, 2003, Gérer les déterminants de la demande de transport

# Enjeux politiques (2)

- **Acceptabilité**

- Enquête UK : « *l'importance de conduire était mise en lien avec les libertés et droits civils et, dans certains cas, avec les droits de l'homme* »

- Owen, R. et al., 2008, Public acceptability of road pricing - Technical Report

- En matière de mobilité, les pouvoirs publics présentent une tendance certaine à s'autocensurer

- **Efficacité budgétaire**

- Ratio coûts/recettes prélèvement camions :

- 7% (CH) -> >25% (DE)

# Enjeux politiques (3)

- **Les recettes : affectation ou universalité ?**
  - Logique budgétaire : universalité
  - Logique économique ( + acceptabilité ) : affectation
  - Si affectation : logique curative ou préventive ?
- **Danger sur la mutualisation**
  - Si les externalités de l'automobile sont internalisées
  - Aussi pour les transports en commun ? (prix du billet X 2 à 3 )
  - Aussi pour les soins de santé, pour l'éducation ?

# RECOMMENDATIONS



# Recommandations (1)

- **Adopter une approche systémique**
  - Ce qui génère la mobilité, c'est d'abord l'organisation de la vie sociale, et l'aménagement du territoire + la disponibilité des moyens de transport.
  - 3 voies d'action : (1) réduction demande, (2) transfert modal, (3) améliorations véhicules
- **Identifier les problèmes pour choisir la solution**

UK, 2009, 4 objectifs...

  - tarification plus efficace
  - équité, promotion de l'inclusion sociale et de l'accessibilité
  - croissance économique et productivité pour toutes les régions du Royaume-Uni
  - bénéfiques environnementaux

# Recommandations (2)

- **Internalisation vs transgression**
  - Confusion entre le prélèvement kilométrique et la perception d'une amende pour l'exercice d'une activité illégale ou pour la transgression d'une norme
  - Clarifier le débat
- **Remettre l'outil à sa juste place**
  - Piège de la panacée universelle
  - Identifier les potentialités réelles de l'outil



# Recommandations (3)

- **Combiner les instruments de marché et de régulation**
  - OCDE et CE : approche dogmatique, pro marché (*respect de l'outil, incitation à l'innovation, simplification administrative, ...*)
  - Reconnaître et combiner les avantages des deux types
- **Réserver l'outil aux acteurs économiques**
  - Les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres sont des acteurs économiques, qui agissent de manière économiquement rationnelle
  - Pas les citoyens pour leurs déplacements privés

# Recommandations (4)

- **Aller au-delà de l'internalisation**
  - Fixer un objectif politique
  - Déterminer les tarifs et les ajuster en fonction
- **Sortir de la neutralité budgétaire**
  - Constat partagé : la plupart des externalités du transport ne sont actuellement pas internalisées
  - Conclusion logique : si on les internalise, le coût du transport doit augmenter
  - Les recettes dégagées pourraient notamment aider à développer les alternatives à la voiture individuelle

# Recommandations (5)

- **Utiliser en priorité les outils existants**
  - Un véhicule ne génère pas d'incidences que quand il roule
  - Quand on possède un véhicule, on s'en sert
  - Le choix du véhicule est un moment clé
  - La volonté politique fait défaut, pas les outils (TMC et accises)
- **Etablir des gardes-fous**
  - Le public des mesures fiscales n'est pas homogène
  - Les inégalités sociales existent déjà face à la mobilité
  - Veiller à ne pas les renforcer

# CONCLUSIONS



# Conclusions (1)

- **Faiblesses conceptuelles**
  - Homo automobilis économiquement rationnel
  - Impossibilité d'intégrer les motivations des déplacements
- **Zones d'ombres**
  - Flou entre l'internalisation et le paiement pour la transgression d'une norme
  - Monétarisation de la vie humaine
- **Dangers**
  - Perte de maîtrise de l'outil fiscal
  - Mise à mal des principes de solidarité et de mutualisation

# Conclusions (2)

- **Cadre théorique : internalisation**  
Optimisation économique des comportements des agents  
<=> recherche de la durabilité des transports
- **Préalable pour une mobilité durable**  
Volonté politique de réduire la demande de transport
- **Importance d'une vision globale**  
Bouquet d'outils normatifs et économiques sélectionnés dans le cadre d'une approche systémique de la mobilité

Merci pour votre attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

081 / 390 . 759

[p.courbe@iew.be](mailto:p.courbe@iew.be)



# PRELEVEMENT KILOMETRIQUE APPLIQUE AUX VOITURES

## Une analyse critique

Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie

Namur, 22 janvier 2016





# Plan de l'exposé

- Introduction
- Présentation théorique
- Analyse
- Recommandations
- Conclusions

# INTRODUCTION

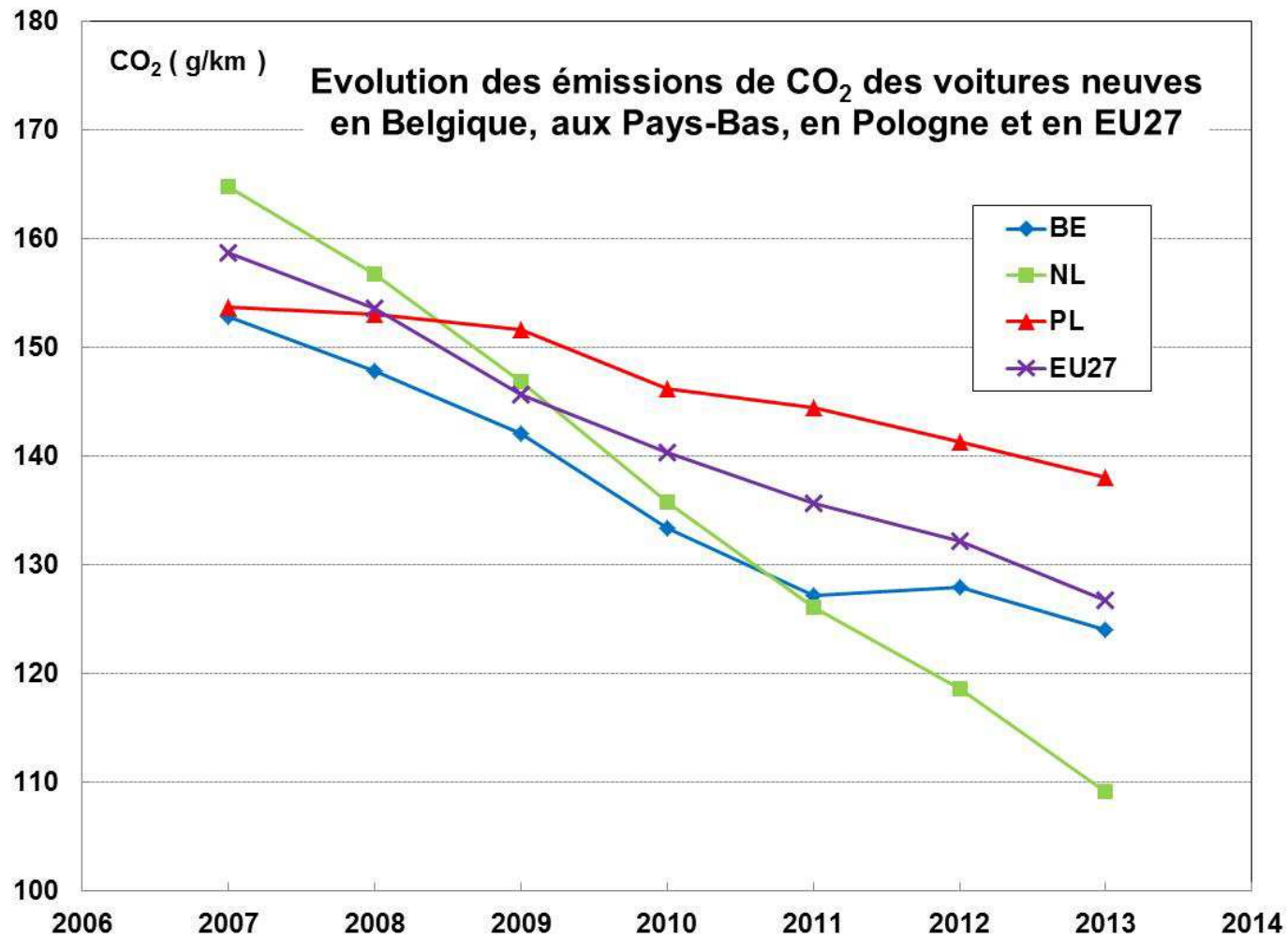


# Vers un transport durable

- **Diminution de la pression automobile**
  1. Moins de voitures
  2. Des voitures moins polluantes, consommant moins d'énergie
  3. Moins de km roulés
- **Quels outils fiscaux ?**
  1. TMC
  2. TMC, TC
  3. Accises
- **L'exemple des Pays-Bas**

2007: révision TMC (calcul en fonction du prix, du carburant, des émissions de CO<sub>2</sub>, de la norme euro)

# TMC: l'exemple néerlandais



# PRESENTATION THEORIQUE



# Externalités et internalisation

- **Externalités**

Il y a externalité lorsqu'un agent économique, par son activité, influe positivement ou négativement sur la situation d'un autre agent, sans que cette relation fasse l'objet d'une compensation monétaire.

- **Internalisation**

*« L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs soient plus conscients des coûts qu'ils génèrent, les prennent en compte dans leur décisions et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire. »*

Button K, 1993, Vue d'ensemble de l'internalisation de coûts sociaux du transport, in CEMT, Internaliser les coûts sociaux des transports

# Le principe du pollueur-payeur

- **Cadre politique**

- OCDE, 1972 : « *Le principe à appliquer pour l'imputation des coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution, principe qui favorise l'emploi rationnel des ressources limitées de l'environnement tout en évitant des distorsions dans le commerce et les investissements internationaux, est le principe dit « pollueur-payeur » »* »
- UE: Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 191/2
- UN, 1992, Déclaration de Rio, principe 16

# Le principe du pollueur-payeur

- **Application aux transports**

*« Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. »*

CE, 2011, Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources



# Coûts externes des transports

Pris en compte	Estimations (c€/v.km) <sup>(1)</sup>	Ignorés
Congestion	0 à 242,6	Perte d'autonomie des enfants
Infrastructures	0,6	Manque d'activités physiques
Accidents	0,1 à 0,3	Perte de convivialité
Pollution	0,1 à 0,9	Stress ( rapidité, flux tendus )
Bruit	0,1 à 0,45	Stress ( insécurité routière )
Climat	1,1 à 3,5	Aspects culturels et patrimoniaux
		Pollution eaux et sols
		Impacts sur la biodiversité
		Ressources non renouvelables

(1) RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

# Le prélèvement kilométrique

- **Directive Eurovignette (1999/62/CE)**
  - Limitation aux plus de 3,5 tonnes
  - Intégrés : pollution atmosphérique et bruit
  - Exclus : accidents et changements climatiques
  - Application : Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie + Belgique (04/2016)
- **Suisse : RPLP introduite en 2001**
  - Tarif 40 tonnes Euro V (01/2015) : 85,0 c€/km contre 20,3 en moyenne EU (AT, CZ, DE, HU, PO, SK)
  - « *En dépit de l'augmentation des coûts du transport routier de marchandises, la répartition modale n'a pas subi de changements notables* » ARE, 2014, Equitable et efficace - La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse

# ANALYSE



# Considérations théoriques (1)

- **Fondements théoriques**
  - Le marché (de substitution) peut-il gérer ce qui lui est externe ?
  - La biosphère fait-elle partie de la sphère économique?
- **Une fin ou un moyen ?**
- **Présupposés et cadre**
  - Meilleure efficacité des instruments économiques ?
  - Cadre restrictif, évaluations minimalistes

# Considérations théoriques (2)

- **Monétarisation des services écosystémiques**
  - Points de basculement, dommages irréparables
  - Complexité non réductible à la seule dimension monétaire
  - Difficulté de se représenter les effets à long terme
- **Elasticité de la demande de transport**
  - En théorie: élasticité d'environ  $-0,2$  environ
  - BE: 2005-2012 :  $-0,06$  (prix carburant  $+35\%$ , kilométrage moyen  $-2,17\%$ )

# Aspects psycho-sociologiques

- **Homo automobilis, rationnel et égoïste ?**
- **Rationalité**
  - Plus juste de parler de cohérence par rapport à un système de valeurs
  - Facteur prix déterminant pour les acteurs économiques – pas pour les déplacements privés
- **Egoïsme**

*« Rien, dans le domaine de l'expérience vécue, des études sociologiques ou de l'expérimentation scientifique, ne permet de passer de la constatation de l'existence de l'égoïsme à l'affirmation dogmatique selon laquelle tous nos actes sont motivés par l'égoïsme. »*

Ricard M., 2003, Plaidoyer pour l'altruisme – la force de la bienveillance

# Aspects sociaux et moraux

- **Flexibilité horaire**
  - Inégalement répartie dans la population
  - En moyenne supérieure chez les hommes
- **Circulation en heures de pointe**

Plus aisée pour les plus riches
- **Longueur des déplacements**
  - Contraintes sur le lieu de résidence
  - Problème des zones rurales
- **Correctifs sociaux : quelle faisabilité ?**
- **Limites éthiques de la monétarisation**

# Responsabilité, légitimité, liberté

- **Qui est le pollueur ?**

L'automobiliste ? Le constructeur du véhicule ? Le publicitaire ?  
Les pouvoirs publics ? L'employeur ?

- **Utilité sociale du déplacement**

Un même tarif pour « se balader » et aller conduire une personne malade à l'hôpital

- **Utile d'agir en bout de chaîne ?**

- Le prélèvement kilométrique agit sur le citoyen
- Ne vaut il pas mieux agir en amont, sur l'organisation de la vie sociale ?



# Limites pratiques

- **Calcul des coûts sociaux**

- Complexe, éthiquement questionnable, peu fiable
- « *Il n'y a pas deux études qui utilisent la même définition des coûts d'infrastructure* »

RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

- **Fiabilité des données ?**

Cfr dieselgate

- **Quid des comportements de conduite ?**

- **De la théorie à la pratique ...**

NL et UK ont abandonné au terme de plusieurs années d'études poussées

# Enjeux politiques (1)

- **Risque de perte de maîtrise de l'outil fiscal**  
Coûts « internalisables » et tarifs définis au niveau européen
- **Biodégradabilité des taxes environnementales**  
Diminution des recettes ? Stabilisation à un niveau économiquement optimal ?
- **Tabou de la demande de transport**  
« *La gestion de la demande de transport apparaît comme une activité légitime et nécessaire des gouvernements* »  
CEMT, 2003, Gérer les déterminants de la demande de transport

# Enjeux politiques (2)

- **Acceptabilité**

- Enquête UK : « *l'importance de conduire était mise en lien avec les libertés et droits civils et, dans certains cas, avec les droits de l'homme* »

- Owen, R. et al., 2008, Public acceptability of road pricing - Technical Report

- En matière de mobilité, les pouvoirs publics présentent une tendance certaine à s'autocensurer

- **Efficacité budgétaire**

- Ratio coûts/recettes prélèvement camions :

- 7% (CH) -> >25% (DE)

# Enjeux politiques (3)

- **Les recettes : affectation ou universalité ?**
  - Logique budgétaire : universalité
  - Logique économique ( + acceptabilité ) : affectation
  - Si affectation : logique curative ou préventive ?
- **Danger sur la mutualisation**
  - Si les externalités de l'automobile sont internalisées
  - Aussi pour les transports en commun ? (prix du billet X 2 à 3 )
  - Aussi pour les soins de santé, pour l'éducation ?

# RECOMMENDATIONS



# Recommandations (1)

- **Adopter une approche systémique**
  - Ce qui génère la mobilité, c'est d'abord l'organisation de la vie sociale, et l'aménagement du territoire + la disponibilité des moyens de transport.
  - 3 voies d'action : (1) réduction demande, (2) transfert modal, (3) améliorations véhicules
- **Identifier les problèmes pour choisir la solution**

UK, 2009, 4 objectifs...

  - tarification plus efficace
  - équité, promotion de l'inclusion sociale et de l'accessibilité
  - croissance économique et productivité pour toutes les régions du Royaume-Uni
  - bénéfiques environnementaux

# Recommandations (2)

- **Internalisation vs transgression**
  - Confusion entre le prélèvement kilométrique et la perception d'une amende pour l'exercice d'une activité illégale ou pour la transgression d'une norme
  - Clarifier le débat
- **Remettre l'outil à sa juste place**
  - Piège de la panacée universelle
  - Identifier les potentialités réelles de l'outil

# Recommandations (3)

- **Combiner les instruments de marché et de régulation**
  - OCDE et CE : approche dogmatique, pro marché (*respect de l'outil, incitation à l'innovation, simplification administrative, ...*)
  - Reconnaître et combiner les avantages des deux types
- **Réserver l'outil aux acteurs économiques**
  - Les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres sont des acteurs économiques, qui agissent de manière économiquement rationnelle
  - Pas les citoyens pour leurs déplacements privés



# Recommandations (4)

- **Aller au-delà de l'internalisation**
  - Fixer un objectif politique
  - Déterminer les tarifs et les ajuster en fonction
- **Sortir de la neutralité budgétaire**
  - Constat partagé : la plupart des externalités du transport ne sont actuellement pas internalisées
  - Conclusion logique : si on les internalise, le coût du transport doit augmenter
  - Les recettes dégagées pourraient notamment aider à développer les alternatives à la voiture individuelle

# Recommandations (5)

- **Utiliser en priorité les outils existants**
  - Un véhicule ne génère pas d'incidences que quand il roule
  - Quand on possède un véhicule, on s'en sert
  - Le choix du véhicule est un moment clé
  - La volonté politique fait défaut, pas les outils (TMC et accises)
- **Etablir des gardes-fous**
  - Le public des mesures fiscales n'est pas homogène
  - Les inégalités sociales existent déjà face à la mobilité
  - Veiller à ne pas les renforcer

# CONCLUSIONS



# Conclusions (1)

- **Faiblesses conceptuelles**
  - Homo automobilis économiquement rationnel
  - Impossibilité d'intégrer les motivations des déplacements
- **Zones d'ombres**
  - Flou entre l'internalisation et le paiement pour la transgression d'une norme
  - Monétarisation de la vie humaine
- **Dangers**
  - Perte de maîtrise de l'outil fiscal
  - Mise à mal des principes de solidarité et de mutualisation

# Conclusions (2)

- **Cadre théorique : internalisation**  
Optimisation économique des comportements des agents  
<=> recherche de la durabilité des transports
- **Préalable pour une mobilité durable**  
Volonté politique de réduire la demande de transport
- **Importance d'une vision globale**  
Bouquet d'outils normatifs et économiques sélectionnés dans le cadre d'une approche systémique de la mobilité

Merci pour votre attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

081 / 390 . 759

[p.courbe@iew.be](mailto:p.courbe@iew.be)



# PRELEVEMENT KILOMETRIQUE APPLIQUE AUX VOITURES

## Une analyse critique

Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie

Namur, 22 janvier 2016



# Plan de l'exposé

- Introduction
- Présentation théorique
- Analyse
- Recommandations
- Conclusions



# INTRODUCTION

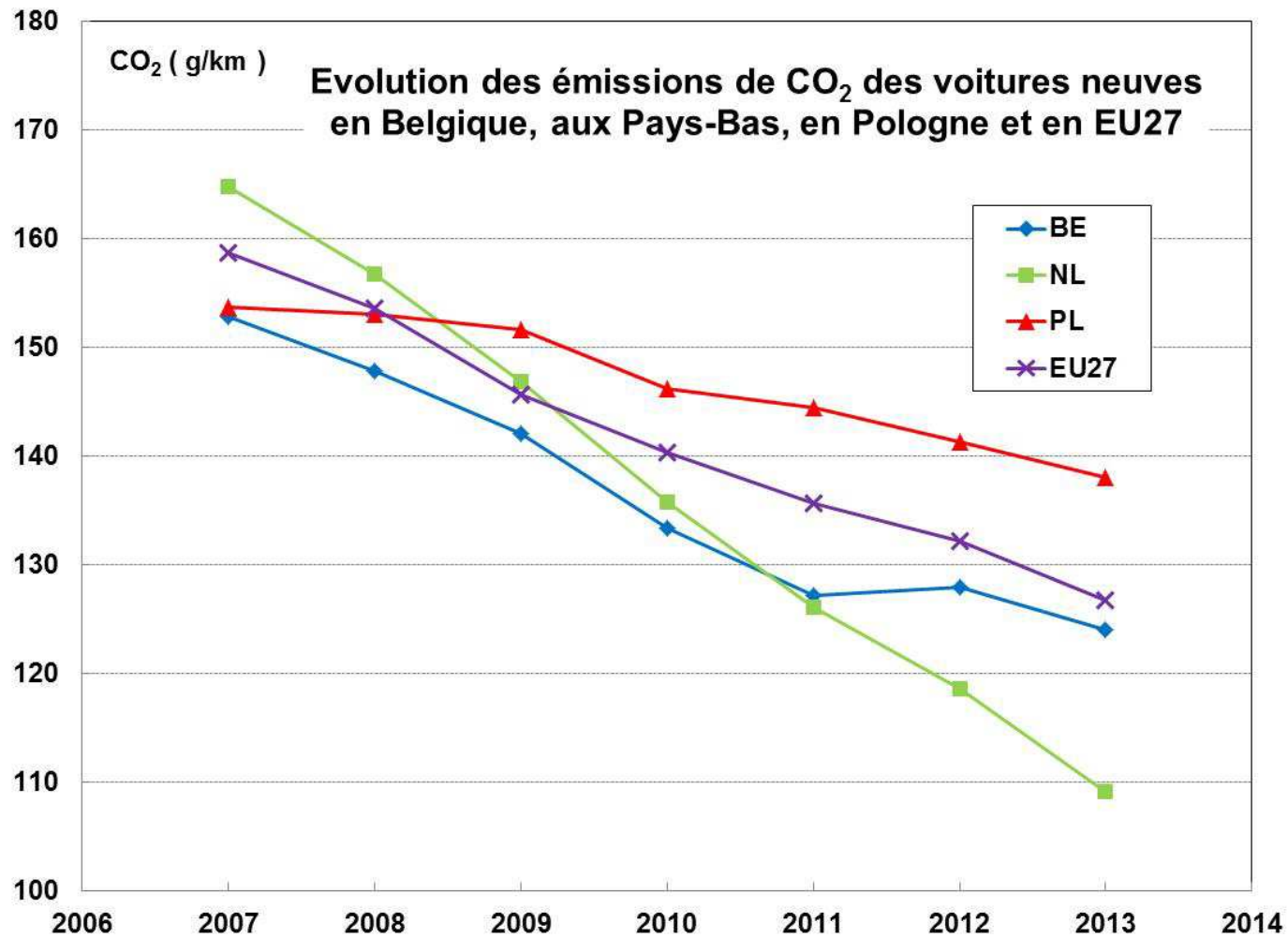


# Vers un transport durable

- **Diminution de la pression automobile**
  1. Moins de voitures
  2. Des voitures moins polluantes, consommant moins d'énergie
  3. Moins de km roulés
- **Quels outils fiscaux ?**
  1. TMC
  2. TMC, TC
  3. Accises
- **L'exemple des Pays-Bas**

2007: révision TMC (calcul en fonction du prix, du carburant, des émissions de CO<sub>2</sub>, de la norme euro)

# TMC: l'exemple néerlandais



# PRESENTATION THEORIQUE



# Externalités et internalisation

- **Externalités**

Il y a externalité lorsqu'un agent économique, par son activité, influe positivement ou négativement sur la situation d'un autre agent, sans que cette relation fasse l'objet d'une compensation monétaire.

- **Internalisation**

*« L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs soient plus conscients des coûts qu'ils génèrent, les prennent en compte dans leur décisions et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire. »*

Button K, 1993, Vue d'ensemble de l'internalisation de coûts sociaux du transport, in CEMT, Internaliser les coûts sociaux des transports

# Le principe du pollueur-payeur

- **Cadre politique**

- OCDE, 1972 : « *Le principe à appliquer pour l'imputation des coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution, principe qui favorise l'emploi rationnel des ressources limitées de l'environnement tout en évitant des distorsions dans le commerce et les investissements internationaux, est le principe dit « pollueur-payeur » »* »
- UE: Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 191/2
- UN, 1992, Déclaration de Rio, principe 16

# Le principe du pollueur-payeur

- **Application aux transports**

*« Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. »*

CE, 2011, Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

# Coûts externes des transports

Pris en compte	Estimations (c€/v.km) <sup>(1)</sup>	Ignorés
Congestion	0 à 242,6	Perte d'autonomie des enfants
Infrastructures	0,6	Manque d'activités physiques
Accidents	0,1 à 0,3	Perte de convivialité
Pollution	0,1 à 0,9	Stress ( rapidité, flux tendus )
Bruit	0,1 à 0,45	Stress ( insécurité routière )
Climat	1,1 à 3,5	Aspects culturels et patrimoniaux
		Pollution eaux et sols
		Impacts sur la biodiversité
		Ressources non renouvelables

(1) RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)



# Le prélèvement kilométrique

- **Directive Eurovignette (1999/62/CE)**
  - Limitation aux plus de 3,5 tonnes
  - Intégrés : pollution atmosphérique et bruit
  - Exclus : accidents et changements climatiques
  - Application : Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie + Belgique (04/2016)
- **Suisse : RPLP introduite en 2001**
  - Tarif 40 tonnes Euro V (01/2015) : 85,0 c€/km contre 20,3 en moyenne EU (AT, CZ, DE, HU, PO, SK)
  - « *En dépit de l'augmentation des coûts du transport routier de marchandises, la répartition modale n'a pas subi de changements notables* » ARE, 2014, Equitable et efficace - La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse

# ANALYSE



# Considérations théoriques (1)

- **Fondements théoriques**
  - Le marché (de substitution) peut-il gérer ce qui lui est externe ?
  - La biosphère fait-elle partie de la sphère économique?
- **Une fin ou un moyen ?**
- **Présupposés et cadre**
  - Meilleure efficacité des instruments économiques ?
  - Cadre restrictif, évaluations minimalistes

# Considérations théoriques (2)

- **Monétarisation des services écosystémiques**
  - Points de basculement, dommages irréparables
  - Complexité non réductible à la seule dimension monétaire
  - Difficulté de se représenter les effets à long terme
- **Elasticité de la demande de transport**
  - En théorie: élasticité d'environ  $-0,2$  environ
  - BE: 2005-2012 :  $-0,06$  (prix carburant  $+35\%$ , kilométrage moyen  $-2,17\%$ )

# Aspects psycho-sociologiques

- **Homo automobilis, rationnel et égoïste ?**
- **Rationalité**
  - Plus juste de parler de cohérence par rapport à un système de valeurs
  - Facteur prix déterminant pour les acteurs économiques – pas pour les déplacements privés
- **Egoïsme**

*« Rien, dans le domaine de l'expérience vécue, des études sociologiques ou de l'expérimentation scientifique, ne permet de passer de la constatation de l'existence de l'égoïsme à l'affirmation dogmatique selon laquelle tous nos actes sont motivés par l'égoïsme. »*

Ricard M., 2003, Plaidoyer pour l'altruisme – la force de la bienveillance

# Aspects sociaux et moraux

- **Flexibilité horaire**
  - Inégalement répartie dans la population
  - En moyenne supérieure chez les hommes
- **Circulation en heures de pointe**

Plus aisée pour les plus riches
- **Longueur des déplacements**
  - Contraintes sur le lieu de résidence
  - Problème des zones rurales
- **Correctifs sociaux : quelle faisabilité ?**
- **Limites éthiques de la monétarisation**

# Responsabilité, légitimité, liberté

- **Qui est le pollueur ?**

L'automobiliste ? Le constructeur du véhicule ? Le publicitaire ?  
Les pouvoirs publics ? L'employeur ?

- **Utilité sociale du déplacement**

Un même tarif pour « se balader » et aller conduire une personne malade à l'hôpital

- **Utile d'agir en bout de chaîne ?**

- Le prélèvement kilométrique agit sur le citoyen
- Ne vaut il pas mieux agir en amont, sur l'organisation de la vie sociale ?

# Limites pratiques

- **Calcul des coûts sociaux**

- Complexe, éthiquement questionnable, peu fiable
- « *Il n'y a pas deux études qui utilisent la même définition des coûts d'infrastructure* »

RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

- **Fiabilité des données ?**

Cfr dieselgate

- **Quid des comportements de conduite ?**

- **De la théorie à la pratique ...**

NL et UK ont abandonné au terme de plusieurs années d'études poussées



# Enjeux politiques (1)

- **Risque de perte de maîtrise de l'outil fiscal**  
Coûts « internalisables » et tarifs définis au niveau européen
- **Biodégradabilité des taxes environnementales**  
Diminution des recettes ? Stabilisation à un niveau économiquement optimal ?
- **Tabou de la demande de transport**  
« *La gestion de la demande de transport apparaît comme une activité légitime et nécessaire des gouvernements* »  
CEMT, 2003, Gérer les déterminants de la demande de transport

# Enjeux politiques (2)

- **Acceptabilité**

- Enquête UK : « *l'importance de conduire était mise en lien avec les libertés et droits civils et, dans certains cas, avec les droits de l'homme* »

- Owen, R. et al., 2008, Public acceptability of road pricing - Technical Report

- En matière de mobilité, les pouvoirs publics présentent une tendance certaine à s'autocensurer

- **Efficacité budgétaire**

- Ratio coûts/recettes prélèvement camions :

- 7% (CH) -> >25% (DE)

# Enjeux politiques (3)

- **Les recettes : affectation ou universalité ?**
  - Logique budgétaire : universalité
  - Logique économique ( + acceptabilité ) : affectation
  - Si affectation : logique curative ou préventive ?
- **Danger sur la mutualisation**
  - Si les externalités de l'automobile sont internalisées
  - Aussi pour les transports en commun ? (prix du billet X 2 à 3 )
  - Aussi pour les soins de santé, pour l'éducation ?

# RECOMMENDATIONS



# Recommandations (1)

- **Adopter une approche systémique**
  - Ce qui génère la mobilité, c'est d'abord l'organisation de la vie sociale, et l'aménagement du territoire + la disponibilité des moyens de transport.
  - 3 voies d'action : (1) réduction demande, (2) transfert modal, (3) améliorations véhicules
- **Identifier les problèmes pour choisir la solution**

UK, 2009, 4 objectifs...

  - tarification plus efficace
  - équité, promotion de l'inclusion sociale et de l'accessibilité
  - croissance économique et productivité pour toutes les régions du Royaume-Uni
  - bénéfiques environnementaux

# Recommandations (2)

- **Internalisation vs transgression**
  - Confusion entre le prélèvement kilométrique et la perception d'une amende pour l'exercice d'une activité illégale ou pour la transgression d'une norme
  - Clarifier le débat
- **Remettre l'outil à sa juste place**
  - Piège de la panacée universelle
  - Identifier les potentialités réelles de l'outil

# Recommandations (3)

- **Combiner les instruments de marché et de régulation**
  - OCDE et CE : approche dogmatique, pro marché (*respect de l'outil, incitation à l'innovation, simplification administrative, ...*)
  - Reconnaître et combiner les avantages des deux types
- **Réserver l'outil aux acteurs économiques**
  - Les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres sont des acteurs économiques, qui agissent de manière économiquement rationnelle
  - Pas les citoyens pour leurs déplacements privés

# Recommandations (4)

- **Aller au-delà de l'internalisation**
  - Fixer un objectif politique
  - Déterminer les tarifs et les ajuster en fonction
- **Sortir de la neutralité budgétaire**
  - Constat partagé : la plupart des externalités du transport ne sont actuellement pas internalisées
  - Conclusion logique : si on les internalise, le coût du transport doit augmenter
  - Les recettes dégagées pourraient notamment aider à développer les alternatives à la voiture individuelle



# Recommandations (5)

- **Utiliser en priorité les outils existants**
  - Un véhicule ne génère pas d'incidences que quand il roule
  - Quand on possède un véhicule, on s'en sert
  - Le choix du véhicule est un moment clé
  - La volonté politique fait défaut, pas les outils (TMC et accises)
- **Etablir des gardes-fous**
  - Le public des mesures fiscales n'est pas homogène
  - Les inégalités sociales existent déjà face à la mobilité
  - Veiller à ne pas les renforcer

# CONCLUSIONS



# Conclusions (1)

- **Faiblesses conceptuelles**
  - Homo automobilis économiquement rationnel
  - Impossibilité d'intégrer les motivations des déplacements
- **Zones d'ombres**
  - Flou entre l'internalisation et le paiement pour la transgression d'une norme
  - Monétarisation de la vie humaine
- **Dangers**
  - Perte de maîtrise de l'outil fiscal
  - Mise à mal des principes de solidarité et de mutualisation

# Conclusions (2)

- **Cadre théorique : internalisation**  
Optimisation économique des comportements des agents  
<=> recherche de la durabilité des transports
- **Préalable pour une mobilité durable**  
Volonté politique de réduire la demande de transport
- **Importance d'une vision globale**  
Bouquet d'outils normatifs et économiques sélectionnés dans le cadre d'une approche systémique de la mobilité

Merci pour votre attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

081 / 390 . 759

[p.courbe@iew.be](mailto:p.courbe@iew.be)



# PRELEVEMENT KILOMETRIQUE APPLIQUE AUX VOITURES

## Une analyse critique

Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie

Namur, 22 janvier 2016



# Plan de l'exposé

- Introduction
- Présentation théorique
- Analyse
- Recommandations
- Conclusions

# INTRODUCTION



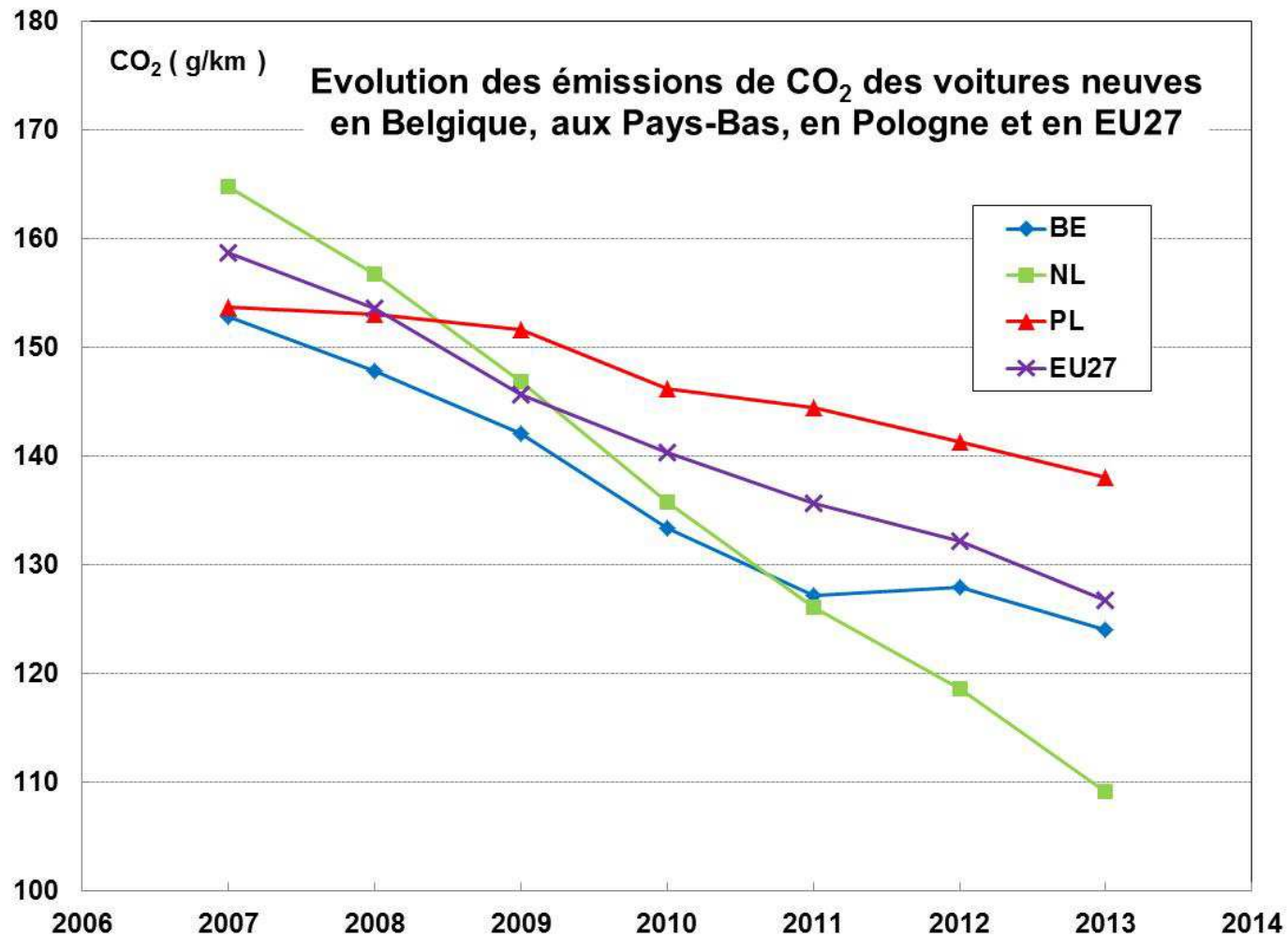


# Vers un transport durable

- **Diminution de la pression automobile**
  1. Moins de voitures
  2. Des voitures moins polluantes, consommant moins d'énergie
  3. Moins de km roulés
- **Quels outils fiscaux ?**
  1. TMC
  2. TMC, TC
  3. Accises
- **L'exemple des Pays-Bas**

2007: révision TMC (calcul en fonction du prix, du carburant, des émissions de CO<sub>2</sub>, de la norme euro)

# TMC: l'exemple néerlandais



# PRESENTATION THEORIQUE



# Externalités et internalisation

- **Externalités**

Il y a externalité lorsqu'un agent économique, par son activité, influe positivement ou négativement sur la situation d'un autre agent, sans que cette relation fasse l'objet d'une compensation monétaire.

- **Internalisation**

*« L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs soient plus conscients des coûts qu'ils génèrent, les prennent en compte dans leur décisions et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire. »*

Button K, 1993, Vue d'ensemble de l'internalisation de coûts sociaux du transport, in CEMT, Internaliser les coûts sociaux des transports

# Le principe du pollueur-payeur

- **Cadre politique**

- OCDE, 1972 : « *Le principe à appliquer pour l'imputation des coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution, principe qui favorise l'emploi rationnel des ressources limitées de l'environnement tout en évitant des distorsions dans le commerce et les investissements internationaux, est le principe dit « pollueur-payeur » »* »
- UE: Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 191/2
- UN, 1992, Déclaration de Rio, principe 16

# Le principe du pollueur-payeur

- **Application aux transports**

*« Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. »*

CE, 2011, Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

# Coûts externes des transports

Pris en compte	Estimations (c€/v.km) <sup>(1)</sup>	Ignorés
Congestion	0 à 242,6	Perte d'autonomie des enfants
Infrastructures	0,6	Manque d'activités physiques
Accidents	0,1 à 0,3	Perte de convivialité
Pollution	0,1 à 0,9	Stress ( rapidité, flux tendus )
Bruit	0,1 à 0,45	Stress ( insécurité routière )
Climat	1,1 à 3,5	Aspects culturels et patrimoniaux
		Pollution eaux et sols
		Impacts sur la biodiversité
		Ressources non renouvelables

(1) RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

# Le prélèvement kilométrique

- **Directive Eurovignette (1999/62/CE)**
  - Limitation aux plus de 3,5 tonnes
  - Intégrés : pollution atmosphérique et bruit
  - Exclus : accidents et changements climatiques
  - Application : Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie + Belgique (04/2016)
- **Suisse : RPLP introduite en 2001**
  - Tarif 40 tonnes Euro V (01/2015) : 85,0 c€/km contre 20,3 en moyenne EU (AT, CZ, DE, HU, PO, SK)
  - « *En dépit de l'augmentation des coûts du transport routier de marchandises, la répartition modale n'a pas subi de changements notables* » ARE, 2014, Equitable et efficace - La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse



# ANALYSE



# Considérations théoriques (1)

- **Fondements théoriques**
  - Le marché (de substitution) peut-il gérer ce qui lui est externe ?
  - La biosphère fait-elle partie de la sphère économique?
- **Une fin ou un moyen ?**
- **Présupposés et cadre**
  - Meilleure efficacité des instruments économiques ?
  - Cadre restrictif, évaluations minimalistes

# Considérations théoriques (2)

- **Monétarisation des services écosystémiques**
  - Points de basculement, dommages irréparables
  - Complexité non réductible à la seule dimension monétaire
  - Difficulté de se représenter les effets à long terme
- **Elasticité de la demande de transport**
  - En théorie: élasticité d'environ  $-0,2$  environ
  - BE: 2005-2012 :  $-0,06$  (prix carburant  $+35\%$ , kilométrage moyen  $-2,17\%$ )

# Aspects psycho-sociologiques

- **Homo automobilis, rationnel et égoïste ?**
- **Rationalité**
  - Plus juste de parler de cohérence par rapport à un système de valeurs
  - Facteur prix déterminant pour les acteurs économiques – pas pour les déplacements privés
- **Egoïsme**

*« Rien, dans le domaine de l'expérience vécue, des études sociologiques ou de l'expérimentation scientifique, ne permet de passer de la constatation de l'existence de l'égoïsme à l'affirmation dogmatique selon laquelle tous nos actes sont motivés par l'égoïsme. »*

Ricard M., 2003, Plaidoyer pour l'altruisme – la force de la bienveillance

# Aspects sociaux et moraux

- **Flexibilité horaire**
  - Inégalement répartie dans la population
  - En moyenne supérieure chez les hommes
- **Circulation en heures de pointe**

Plus aisée pour les plus riches
- **Longueur des déplacements**
  - Contraintes sur le lieu de résidence
  - Problème des zones rurales
- **Correctifs sociaux : quelle faisabilité ?**
- **Limites éthiques de la monétarisation**

# Responsabilité, légitimité, liberté

- **Qui est le pollueur ?**

L'automobiliste ? Le constructeur du véhicule ? Le publicitaire ?  
Les pouvoirs publics ? L'employeur ?

- **Utilité sociale du déplacement**

Un même tarif pour « se balader » et aller conduire une personne malade à l'hôpital

- **Utile d'agir en bout de chaîne ?**

- Le prélèvement kilométrique agit sur le citoyen
- Ne vaut il pas mieux agir en amont, sur l'organisation de la vie sociale ?

# Limites pratiques

- **Calcul des coûts sociaux**

- Complexe, éthiquement questionnable, peu fiable
- « *Il n'y a pas deux études qui utilisent la même définition des coûts d'infrastructure* »

RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

- **Fiabilité des données ?**

Cfr dieselgate

- **Quid des comportements de conduite ?**

- **De la théorie à la pratique ...**

NL et UK ont abandonné au terme de plusieurs années d'études poussées

# Enjeux politiques (1)

- **Risque de perte de maîtrise de l'outil fiscal**  
Coûts « internalisables » et tarifs définis au niveau européen
- **Biodégradabilité des taxes environnementales**  
Diminution des recettes ? Stabilisation à un niveau économiquement optimal ?
- **Tabou de la demande de transport**  
*« La gestion de la demande de transport apparaît comme une activité légitime et nécessaire des gouvernements »*  
CEMT, 2003, Gérer les déterminants de la demande de transport



# Enjeux politiques (2)

- **Acceptabilité**

- Enquête UK : « *l'importance de conduire était mise en lien avec les libertés et droits civils et, dans certains cas, avec les droits de l'homme* »

- Owen, R. et al., 2008, Public acceptability of road pricing - Technical Report

- En matière de mobilité, les pouvoirs publics présentent une tendance certaine à s'autocensurer

- **Efficacité budgétaire**

- Ratio coûts/recettes prélèvement camions :

- 7% (CH) -> >25% (DE)

# Enjeux politiques (3)

- **Les recettes : affectation ou universalité ?**
  - Logique budgétaire : universalité
  - Logique économique ( + acceptabilité ) : affectation
  - Si affectation : logique curative ou préventive ?
- **Danger sur la mutualisation**
  - Si les externalités de l'automobile sont internalisées
  - Aussi pour les transports en commun ? (prix du billet X 2 à 3 )
  - Aussi pour les soins de santé, pour l'éducation ?

# RECOMMENDATIONS



# Recommandations (1)

- **Adopter une approche systémique**
  - Ce qui génère la mobilité, c'est d'abord l'organisation de la vie sociale, et l'aménagement du territoire + la disponibilité des moyens de transport.
  - 3 voies d'action : (1) réduction demande, (2) transfert modal, (3) améliorations véhicules
- **Identifier les problèmes pour choisir la solution**

UK, 2009, 4 objectifs...

  - tarification plus efficace
  - équité, promotion de l'inclusion sociale et de l'accessibilité
  - croissance économique et productivité pour toutes les régions du Royaume-Uni
  - bénéfiques environnementaux

# Recommandations (2)

- **Internalisation vs transgression**
  - Confusion entre le prélèvement kilométrique et la perception d'une amende pour l'exercice d'une activité illégale ou pour la transgression d'une norme
  - Clarifier le débat
- **Remettre l'outil à sa juste place**
  - Piège de la panacée universelle
  - Identifier les potentialités réelles de l'outil

# Recommandations (3)

- **Combiner les instruments de marché et de régulation**
  - OCDE et CE : approche dogmatique, pro marché (*respect de l'outil, incitation à l'innovation, simplification administrative, ...*)
  - Reconnaître et combiner les avantages des deux types
- **Réserver l'outil aux acteurs économiques**
  - Les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres sont des acteurs économiques, qui agissent de manière économiquement rationnelle
  - Pas les citoyens pour leurs déplacements privés

# Recommandations (4)

- **Aller au-delà de l'internalisation**
  - Fixer un objectif politique
  - Déterminer les tarifs et les ajuster en fonction
- **Sortir de la neutralité budgétaire**
  - Constat partagé : la plupart des externalités du transport ne sont actuellement pas internalisées
  - Conclusion logique : si on les internalise, le coût du transport doit augmenter
  - Les recettes dégagées pourraient notamment aider à développer les alternatives à la voiture individuelle

# Recommandations (5)

- **Utiliser en priorité les outils existants**
  - Un véhicule ne génère pas d'incidences que quand il roule
  - Quand on possède un véhicule, on s'en sert
  - Le choix du véhicule est un moment clé
  - La volonté politique fait défaut, pas les outils (TMC et accises)
- **Etablir des gardes-fous**
  - Le public des mesures fiscales n'est pas homogène
  - Les inégalités sociales existent déjà face à la mobilité
  - Veiller à ne pas les renforcer



# CONCLUSIONS



# Conclusions (1)

- **Faiblesses conceptuelles**
  - Homo automobilis économiquement rationnel
  - Impossibilité d'intégrer les motivations des déplacements
- **Zones d'ombres**
  - Flou entre l'internalisation et le paiement pour la transgression d'une norme
  - Monétarisation de la vie humaine
- **Dangers**
  - Perte de maîtrise de l'outil fiscal
  - Mise à mal des principes de solidarité et de mutualisation

# Conclusions (2)

- **Cadre théorique : internalisation**  
Optimisation économique des comportements des agents  
<=> recherche de la durabilité des transports
- **Préalable pour une mobilité durable**  
Volonté politique de réduire la demande de transport
- **Importance d'une vision globale**  
Bouquet d'outils normatifs et économiques sélectionnés dans le cadre d'une approche systémique de la mobilité

Merci pour votre attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

081 / 390 . 759

[p.courbe@iew.be](mailto:p.courbe@iew.be)



# PRELEVEMENT KILOMETRIQUE APPLIQUE AUX VOITURES

## Une analyse critique

Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie

Namur, 22 janvier 2016



# Plan de l'exposé

- Introduction
- Présentation théorique
- Analyse
- Recommandations
- Conclusions

# INTRODUCTION



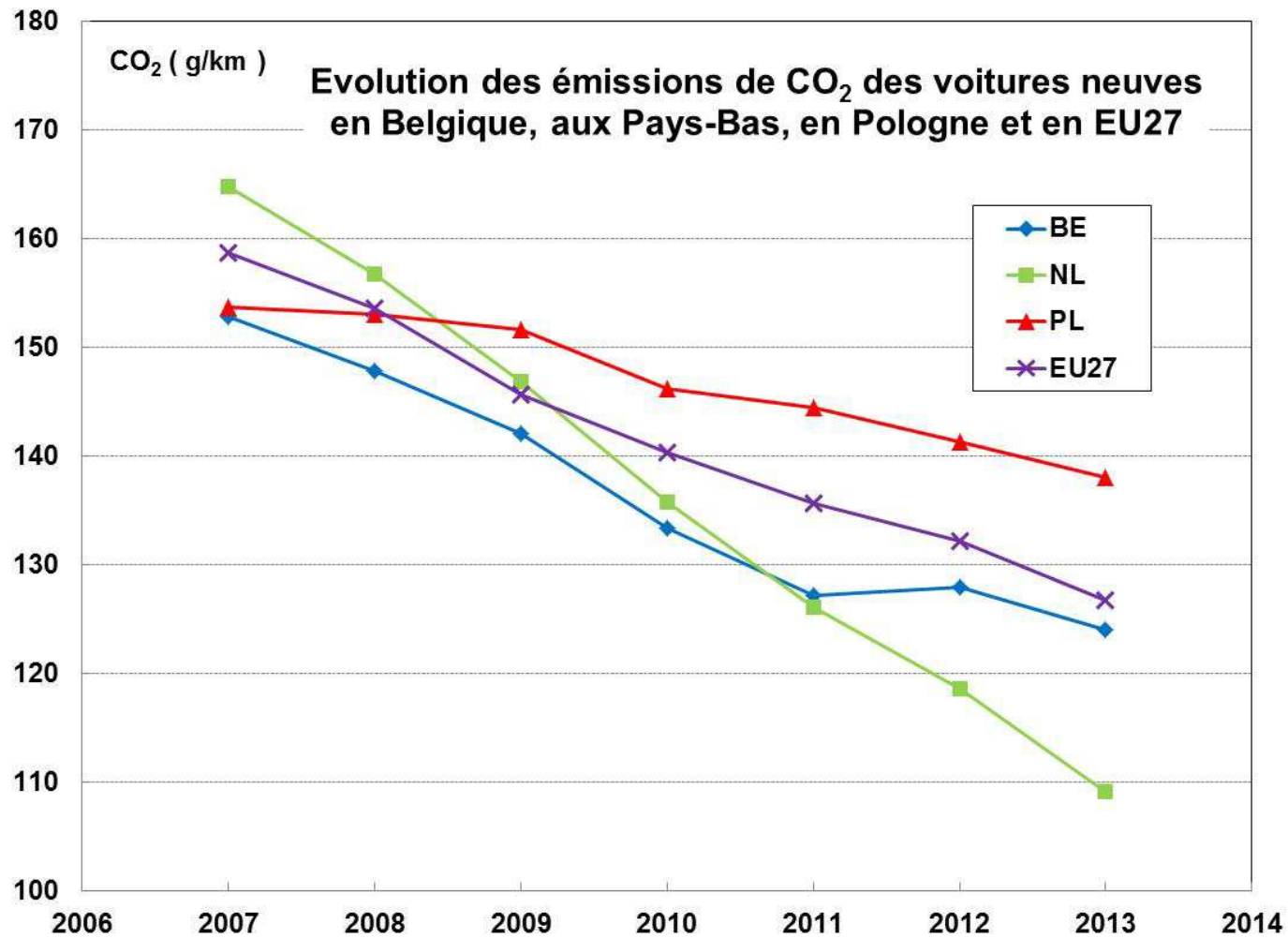
# Vers un transport durable

- **Diminution de la pression automobile**
  1. Moins de voitures
  2. Des voitures moins polluantes, consommant moins d'énergie
  3. Moins de km roulés
- **Quels outils fiscaux ?**
  1. TMC
  2. TMC, TC
  3. Accises
- **L'exemple des Pays-Bas**

2007: révision TMC (calcul en fonction du prix, du carburant, des émissions de CO<sub>2</sub>, de la norme euro)



# TMC: l'exemple néerlandais



# PRESENTATION THEORIQUE



# Externalités et internalisation

- **Externalités**

Il y a externalité lorsqu'un agent économique, par son activité, influe positivement ou négativement sur la situation d'un autre agent, sans que cette relation fasse l'objet d'une compensation monétaire.

- **Internalisation**

*« L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs soient plus conscients des coûts qu'ils génèrent, les prennent en compte dans leur décisions et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire. »*

Button K, 1993, Vue d'ensemble de l'internalisation de coûts sociaux du transport, in CEMT, Internaliser les coûts sociaux des transports

# Le principe du pollueur-payeur

- **Cadre politique**

- OCDE, 1972 : « *Le principe à appliquer pour l'imputation des coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution, principe qui favorise l'emploi rationnel des ressources limitées de l'environnement tout en évitant des distorsions dans le commerce et les investissements internationaux, est le principe dit « pollueur-payeur » »* »
- UE: Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 191/2
- UN, 1992, Déclaration de Rio, principe 16

# Le principe du pollueur-payeur

- **Application aux transports**

*« Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. »*

CE, 2011, Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

# Coûts externes des transports

Pris en compte	Estimations (c€/v.km) <sup>(1)</sup>	Ignorés
Congestion	0 à 242,6	Perte d'autonomie des enfants
Infrastructures	0,6	Manque d'activités physiques
Accidents	0,1 à 0,3	Perte de convivialité
Pollution	0,1 à 0,9	Stress ( rapidité, flux tendus )
Bruit	0,1 à 0,45	Stress ( insécurité routière )
Climat	1,1 à 3,5	Aspects culturels et patrimoniaux
		Pollution eaux et sols
		Impacts sur la biodiversité
		Ressources non renouvelables

(1) RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

# Le prélèvement kilométrique

- **Directive Eurovignette (1999/62/CE)**
  - Limitation aux plus de 3,5 tonnes
  - Intégrés : pollution atmosphérique et bruit
  - Exclus : accidents et changements climatiques
  - Application : Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie + Belgique (04/2016)
- **Suisse : RPLP introduite en 2001**
  - Tarif 40 tonnes Euro V (01/2015) : 85,0 c€/km contre 20,3 en moyenne EU (AT, CZ, DE, HU, PO, SK)
  - « *En dépit de l'augmentation des coûts du transport routier de marchandises, la répartition modale n'a pas subi de changements notables* » ARE, 2014, Equitable et efficace - La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse

# ANALYSE





# Considérations théoriques (1)

- **Fondements théoriques**
  - Le marché (de substitution) peut-il gérer ce qui lui est externe ?
  - La biosphère fait-elle partie de la sphère économique?
- **Une fin ou un moyen ?**
- **Présupposés et cadre**
  - Meilleure efficacité des instruments économiques ?
  - Cadre restrictif, évaluations minimalistes

# Considérations théoriques (2)

- **Monétarisation des services écosystémiques**
  - Points de basculement, dommages irréparables
  - Complexité non réductible à la seule dimension monétaire
  - Difficulté de se représenter les effets à long terme
- **Elasticité de la demande de transport**
  - En théorie: élasticité d'environ  $-0,2$  environ
  - BE: 2005-2012 :  $-0,06$  (prix carburant  $+35\%$ , kilométrage moyen  $-2,17\%$ )

# Aspects psycho-sociologiques

- **Homo automobilis, rationnel et égoïste ?**
- **Rationalité**
  - Plus juste de parler de cohérence par rapport à un système de valeurs
  - Facteur prix déterminant pour les acteurs économiques – pas pour les déplacements privés
- **Egoïsme**

*« Rien, dans le domaine de l'expérience vécue, des études sociologiques ou de l'expérimentation scientifique, ne permet de passer de la constatation de l'existence de l'égoïsme à l'affirmation dogmatique selon laquelle tous nos actes sont motivés par l'égoïsme. »*

Ricard M., 2003, Plaidoyer pour l'altruisme – la force de la bienveillance

# Aspects sociaux et moraux

- **Flexibilité horaire**
  - Inégalement répartie dans la population
  - En moyenne supérieure chez les hommes
- **Circulation en heures de pointe**

Plus aisée pour les plus riches
- **Longueur des déplacements**
  - Contraintes sur le lieu de résidence
  - Problème des zones rurales
- **Correctifs sociaux : quelle faisabilité ?**
- **Limites éthiques de la monétarisation**

# Responsabilité, légitimité, liberté

- **Qui est le pollueur ?**

L'automobiliste ? Le constructeur du véhicule ? Le publicitaire ?  
Les pouvoirs publics ? L'employeur ?

- **Utilité sociale du déplacement**

Un même tarif pour « se balader » et aller conduire une personne malade à l'hôpital

- **Utile d'agir en bout de chaîne ?**

- Le prélèvement kilométrique agit sur le citoyen
- Ne vaut il pas mieux agir en amont, sur l'organisation de la vie sociale ?

# Limites pratiques

- **Calcul des coûts sociaux**

- Complexe, éthiquement questionnable, peu fiable
- « *Il n'y a pas deux études qui utilisent la même définition des coûts d'infrastructure* »

RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

- **Fiabilité des données ?**

Cfr dieselgate

- **Quid des comportements de conduite ?**

- **De la théorie à la pratique ...**

NL et UK ont abandonné au terme de plusieurs années d'études poussées

# Enjeux politiques (1)

- **Risque de perte de maîtrise de l'outil fiscal**  
Coûts « internalisables » et tarifs définis au niveau européen
- **Biodégradabilité des taxes environnementales**  
Diminution des recettes ? Stabilisation à un niveau économiquement optimal ?
- **Tabou de la demande de transport**  
« *La gestion de la demande de transport apparaît comme une activité légitime et nécessaire des gouvernements* »  
CEMT, 2003, Gérer les déterminants de la demande de transport

# Enjeux politiques (2)

- **Acceptabilité**

- Enquête UK : « *l'importance de conduire était mise en lien avec les libertés et droits civils et, dans certains cas, avec les droits de l'homme* »

- Owen, R. et al., 2008, Public acceptability of road pricing - Technical Report

- En matière de mobilité, les pouvoirs publics présentent une tendance certaine à s'autocensurer

- **Efficacité budgétaire**

- Ratio coûts/recettes prélèvement camions :

- 7% (CH) -> >25% (DE)



# Enjeux politiques (3)

- **Les recettes : affectation ou universalité ?**
  - Logique budgétaire : universalité
  - Logique économique ( + acceptabilité ) : affectation
  - Si affectation : logique curative ou préventive ?
- **Danger sur la mutualisation**
  - Si les externalités de l'automobile sont internalisées
  - Aussi pour les transports en commun ? (prix du billet X 2 à 3 )
  - Aussi pour les soins de santé, pour l'éducation ?

# RECOMMENDATIONS



# Recommandations (1)

- **Adopter une approche systémique**
  - Ce qui génère la mobilité, c'est d'abord l'organisation de la vie sociale, et l'aménagement du territoire + la disponibilité des moyens de transport.
  - 3 voies d'action : (1) réduction demande, (2) transfert modal, (3) améliorations véhicules
- **Identifier les problèmes pour choisir la solution**

UK, 2009, 4 objectifs...

  - tarification plus efficace
  - équité, promotion de l'inclusion sociale et de l'accessibilité
  - croissance économique et productivité pour toutes les régions du Royaume-Uni
  - bénéfiques environnementaux

# Recommandations (2)

- **Internalisation vs transgression**
  - Confusion entre le prélèvement kilométrique et la perception d'une amende pour l'exercice d'une activité illégale ou pour la transgression d'une norme
  - Clarifier le débat
- **Remettre l'outil à sa juste place**
  - Piège de la panacée universelle
  - Identifier les potentialités réelles de l'outil

# Recommandations (3)

- **Combiner les instruments de marché et de régulation**
  - OCDE et CE : approche dogmatique, pro marché (*respect de l'outil, incitation à l'innovation, simplification administrative, ...*)
  - Reconnaître et combiner les avantages des deux types
- **Réserver l'outil aux acteurs économiques**
  - Les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres sont des acteurs économiques, qui agissent de manière économiquement rationnelle
  - Pas les citoyens pour leurs déplacements privés

# Recommandations (4)

- **Aller au-delà de l'internalisation**
  - Fixer un objectif politique
  - Déterminer les tarifs et les ajuster en fonction
- **Sortir de la neutralité budgétaire**
  - Constat partagé : la plupart des externalités du transport ne sont actuellement pas internalisées
  - Conclusion logique : si on les internalise, le coût du transport doit augmenter
  - Les recettes dégagées pourraient notamment aider à développer les alternatives à la voiture individuelle

# Recommandations (5)

- **Utiliser en priorité les outils existants**
  - Un véhicule ne génère pas d'incidences que quand il roule
  - Quand on possède un véhicule, on s'en sert
  - Le choix du véhicule est un moment clé
  - La volonté politique fait défaut, pas les outils (TMC et accises)
- **Etablir des gardes-fous**
  - Le public des mesures fiscales n'est pas homogène
  - Les inégalités sociales existent déjà face à la mobilité
  - Veiller à ne pas les renforcer

# CONCLUSIONS





# Conclusions (1)

- **Faiblesses conceptuelles**
  - Homo automobilis économiquement rationnel
  - Impossibilité d'intégrer les motivations des déplacements
- **Zones d'ombres**
  - Flou entre l'internalisation et le paiement pour la transgression d'une norme
  - Monétarisation de la vie humaine
- **Dangers**
  - Perte de maîtrise de l'outil fiscal
  - Mise à mal des principes de solidarité et de mutualisation

# Conclusions (2)

- **Cadre théorique : internalisation**  
Optimisation économique des comportements des agents  
<=> recherche de la durabilité des transports
- **Préalable pour une mobilité durable**  
Volonté politique de réduire la demande de transport
- **Importance d'une vision globale**  
Bouquet d'outils normatifs et économiques sélectionnés dans le cadre d'une approche systémique de la mobilité

Merci pour votre attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

081 / 390 . 759

[p.courbe@iew.be](mailto:p.courbe@iew.be)



# PRELEVEMENT KILOMETRIQUE APPLIQUE AUX VOITURES

## Une analyse critique

Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie

Namur, 22 janvier 2016



# Plan de l'exposé

- Introduction
- Présentation théorique
- Analyse
- Recommandations
- Conclusions

# INTRODUCTION

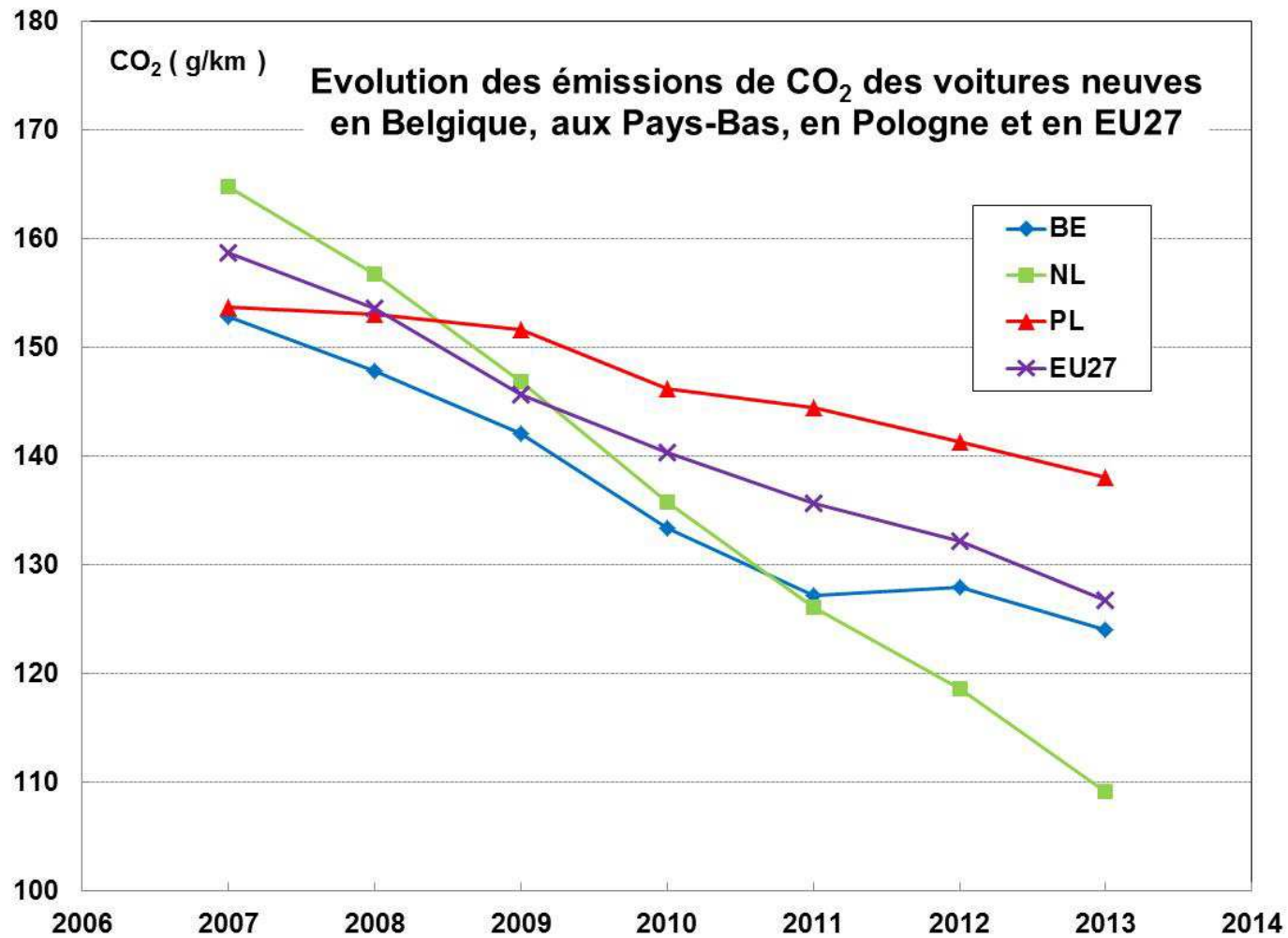


# Vers un transport durable

- **Diminution de la pression automobile**
  1. Moins de voitures
  2. Des voitures moins polluantes, consommant moins d'énergie
  3. Moins de km roulés
- **Quels outils fiscaux ?**
  1. TMC
  2. TMC, TC
  3. Accises
- **L'exemple des Pays-Bas**

2007: révision TMC (calcul en fonction du prix, du carburant, des émissions de CO<sub>2</sub>, de la norme euro)

# TMC: l'exemple néerlandais





# PRESENTATION THEORIQUE



# Externalités et internalisation

- **Externalités**

Il y a externalité lorsqu'un agent économique, par son activité, influe positivement ou négativement sur la situation d'un autre agent, sans que cette relation fasse l'objet d'une compensation monétaire.

- **Internalisation**

*« L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs soient plus conscients des coûts qu'ils génèrent, les prennent en compte dans leur décisions et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire. »*

Button K, 1993, Vue d'ensemble de l'internalisation de coûts sociaux du transport, in CEMT, Internaliser les coûts sociaux des transports

# Le principe du pollueur-payeur

- **Cadre politique**

- OCDE, 1972 : « *Le principe à appliquer pour l'imputation des coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution, principe qui favorise l'emploi rationnel des ressources limitées de l'environnement tout en évitant des distorsions dans le commerce et les investissements internationaux, est le principe dit « pollueur-payeur » »* »
- UE: Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 191/2
- UN, 1992, Déclaration de Rio, principe 16

# Le principe du pollueur-payeur

- **Application aux transports**

*« Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. »*

CE, 2011, Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

# Coûts externes des transports

Pris en compte	Estimations (c€/v.km) <sup>(1)</sup>	Ignorés
Congestion	0 à 242,6	Perte d'autonomie des enfants
Infrastructures	0,6	Manque d'activités physiques
Accidents	0,1 à 0,3	Perte de convivialité
Pollution	0,1 à 0,9	Stress ( rapidité, flux tendus )
Bruit	0,1 à 0,45	Stress ( insécurité routière )
Climat	1,1 à 3,5	Aspects culturels et patrimoniaux
		Pollution eaux et sols
		Impacts sur la biodiversité
		Ressources non renouvelables

(1) RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

# Le prélèvement kilométrique

- **Directive Eurovignette (1999/62/CE)**
  - Limitation aux plus de 3,5 tonnes
  - Intégrés : pollution atmosphérique et bruit
  - Exclus : accidents et changements climatiques
  - Application : Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie + Belgique (04/2016)
- **Suisse : RPLP introduite en 2001**
  - Tarif 40 tonnes Euro V (01/2015) : 85,0 c€/km contre 20,3 en moyenne EU (AT, CZ, DE, HU, PO, SK)
  - « *En dépit de l'augmentation des coûts du transport routier de marchandises, la répartition modale n'a pas subi de changements notables* » ARE, 2014, Equitable et efficace - La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse

# ANALYSE



# Considérations théoriques (1)

- **Fondements théoriques**
  - Le marché (de substitution) peut-il gérer ce qui lui est externe ?
  - La biosphère fait-elle partie de la sphère économique?
- **Une fin ou un moyen ?**
- **Présupposés et cadre**
  - Meilleure efficacité des instruments économiques ?
  - Cadre restrictif, évaluations minimalistes



# Considérations théoriques (2)

- **Monétarisation des services écosystémiques**
  - Points de basculement, dommages irréparables
  - Complexité non réductible à la seule dimension monétaire
  - Difficulté de se représenter les effets à long terme
- **Elasticité de la demande de transport**
  - En théorie: élasticité d'environ  $-0,2$  environ
  - BE: 2005-2012 :  $-0,06$  (prix carburant  $+35\%$ , kilométrage moyen  $-2,17\%$ )

# Aspects psycho-sociologiques

- **Homo automobilis, rationnel et égoïste ?**
- **Rationalité**
  - Plus juste de parler de cohérence par rapport à un système de valeurs
  - Facteur prix déterminant pour les acteurs économiques – pas pour les déplacements privés
- **Egoïsme**

*« Rien, dans le domaine de l'expérience vécue, des études sociologiques ou de l'expérimentation scientifique, ne permet de passer de la constatation de l'existence de l'égoïsme à l'affirmation dogmatique selon laquelle tous nos actes sont motivés par l'égoïsme. »*

Ricard M., 2003, Plaidoyer pour l'altruisme – la force de la bienveillance

# Aspects sociaux et moraux

- **Flexibilité horaire**
  - Inégalement répartie dans la population
  - En moyenne supérieure chez les hommes
- **Circulation en heures de pointe**

Plus aisée pour les plus riches
- **Longueur des déplacements**
  - Contraintes sur le lieu de résidence
  - Problème des zones rurales
- **Correctifs sociaux : quelle faisabilité ?**
- **Limites éthiques de la monétarisation**

# Responsabilité, légitimité, liberté

- **Qui est le pollueur ?**

L'automobiliste ? Le constructeur du véhicule ? Le publicitaire ?  
Les pouvoirs publics ? L'employeur ?

- **Utilité sociale du déplacement**

Un même tarif pour « se balader » et aller conduire une personne malade à l'hôpital

- **Utile d'agir en bout de chaîne ?**

- Le prélèvement kilométrique agit sur le citoyen
- Ne vaut il pas mieux agir en amont, sur l'organisation de la vie sociale ?

# Limites pratiques

- **Calcul des coûts sociaux**

- Complexe, éthiquement questionnable, peu fiable
- « *Il n'y a pas deux études qui utilisent la même définition des coûts d'infrastructure* »

RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

- **Fiabilité des données ?**

Cfr dieselgate

- **Quid des comportements de conduite ?**

- **De la théorie à la pratique ...**

NL et UK ont abandonné au terme de plusieurs années d'études poussées

# Enjeux politiques (1)

- **Risque de perte de maîtrise de l'outil fiscal**  
Coûts « internalisables » et tarifs définis au niveau européen
- **Biodégradabilité des taxes environnementales**  
Diminution des recettes ? Stabilisation à un niveau économiquement optimal ?
- **Tabou de la demande de transport**  
« *La gestion de la demande de transport apparaît comme une activité légitime et nécessaire des gouvernements* »  
CEMT, 2003, Gérer les déterminants de la demande de transport

# Enjeux politiques (2)

- **Acceptabilité**

- Enquête UK : « *l'importance de conduire était mise en lien avec les libertés et droits civils et, dans certains cas, avec les droits de l'homme* »

- Owen, R. et al., 2008, Public acceptability of road pricing - Technical Report

- En matière de mobilité, les pouvoirs publics présentent une tendance certaine à s'autocensurer

- **Efficacité budgétaire**

- Ratio coûts/recettes prélèvement camions :

- 7% (CH) -> >25% (DE)

# Enjeux politiques (3)

- **Les recettes : affectation ou universalité ?**
  - Logique budgétaire : universalité
  - Logique économique ( + acceptabilité ) : affectation
  - Si affectation : logique curative ou préventive ?
- **Danger sur la mutualisation**
  - Si les externalités de l'automobile sont internalisées
  - Aussi pour les transports en commun ? (prix du billet X 2 à 3 )
  - Aussi pour les soins de santé, pour l'éducation ?



# RECOMMENDATIONS



# Recommandations (1)

- **Adopter une approche systémique**

- Ce qui génère la mobilité, c'est d'abord l'organisation de la vie sociale, et l'aménagement du territoire + la disponibilité des moyens de transport.
- 3 voies d'action : (1) réduction demande, (2) transfert modal, (3) améliorations véhicules

- **Identifier les problèmes pour choisir la solution**

UK, 2009, 4 objectifs...

- tarification plus efficace
- équité, promotion de l'inclusion sociale et de l'accessibilité
- croissance économique et productivité pour toutes les régions du Royaume-Uni
- bénéfiques environnementaux

# Recommandations (2)

- **Internalisation vs transgression**
  - Confusion entre le prélèvement kilométrique et la perception d'une amende pour l'exercice d'une activité illégale ou pour la transgression d'une norme
  - Clarifier le débat
- **Remettre l'outil à sa juste place**
  - Piège de la panacée universelle
  - Identifier les potentialités réelles de l'outil

# Recommandations (3)

- **Combiner les instruments de marché et de régulation**
  - OCDE et CE : approche dogmatique, pro marché (*respect de l'outil, incitation à l'innovation, simplification administrative, ...*)
  - Reconnaître et combiner les avantages des deux types
- **Réserver l'outil aux acteurs économiques**
  - Les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres sont des acteurs économiques, qui agissent de manière économiquement rationnelle
  - Pas les citoyens pour leurs déplacements privés

# Recommandations (4)

- **Aller au-delà de l'internalisation**
  - Fixer un objectif politique
  - Déterminer les tarifs et les ajuster en fonction
- **Sortir de la neutralité budgétaire**
  - Constat partagé : la plupart des externalités du transport ne sont actuellement pas internalisées
  - Conclusion logique : si on les internalise, le coût du transport doit augmenter
  - Les recettes dégagées pourraient notamment aider à développer les alternatives à la voiture individuelle

# Recommandations (5)

- **Utiliser en priorité les outils existants**
  - Un véhicule ne génère pas d'incidences que quand il roule
  - Quand on possède un véhicule, on s'en sert
  - Le choix du véhicule est un moment clé
  - La volonté politique fait défaut, pas les outils (TMC et accises)
- **Etablir des gardes-fous**
  - Le public des mesures fiscales n'est pas homogène
  - Les inégalités sociales existent déjà face à la mobilité
  - Veiller à ne pas les renforcer

# CONCLUSIONS



# Conclusions (1)

- **Faiblesses conceptuelles**
  - Homo automobilis économiquement rationnel
  - Impossibilité d'intégrer les motivations des déplacements
- **Zones d'ombres**
  - Flou entre l'internalisation et le paiement pour la transgression d'une norme
  - Monétarisation de la vie humaine
- **Dangers**
  - Perte de maîtrise de l'outil fiscal
  - Mise à mal des principes de solidarité et de mutualisation



# Conclusions (2)

- **Cadre théorique : internalisation**  
Optimisation économique des comportements des agents  
<=> recherche de la durabilité des transports
- **Préalable pour une mobilité durable**  
Volonté politique de réduire la demande de transport
- **Importance d'une vision globale**  
Bouquet d'outils normatifs et économiques sélectionnés dans le cadre d'une approche systémique de la mobilité

Merci pour votre attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

081 / 390 . 759

[p.courbe@iew.be](mailto:p.courbe@iew.be)



# PRELEVEMENT KILOMETRIQUE APPLIQUE AUX VOITURES

## Une analyse critique

Pierre Courbe

Fédération Inter-Environnement Wallonie

Namur, 22 janvier 2016



# Plan de l'exposé

- Introduction
- Présentation théorique
- Analyse
- Recommandations
- Conclusions

# INTRODUCTION

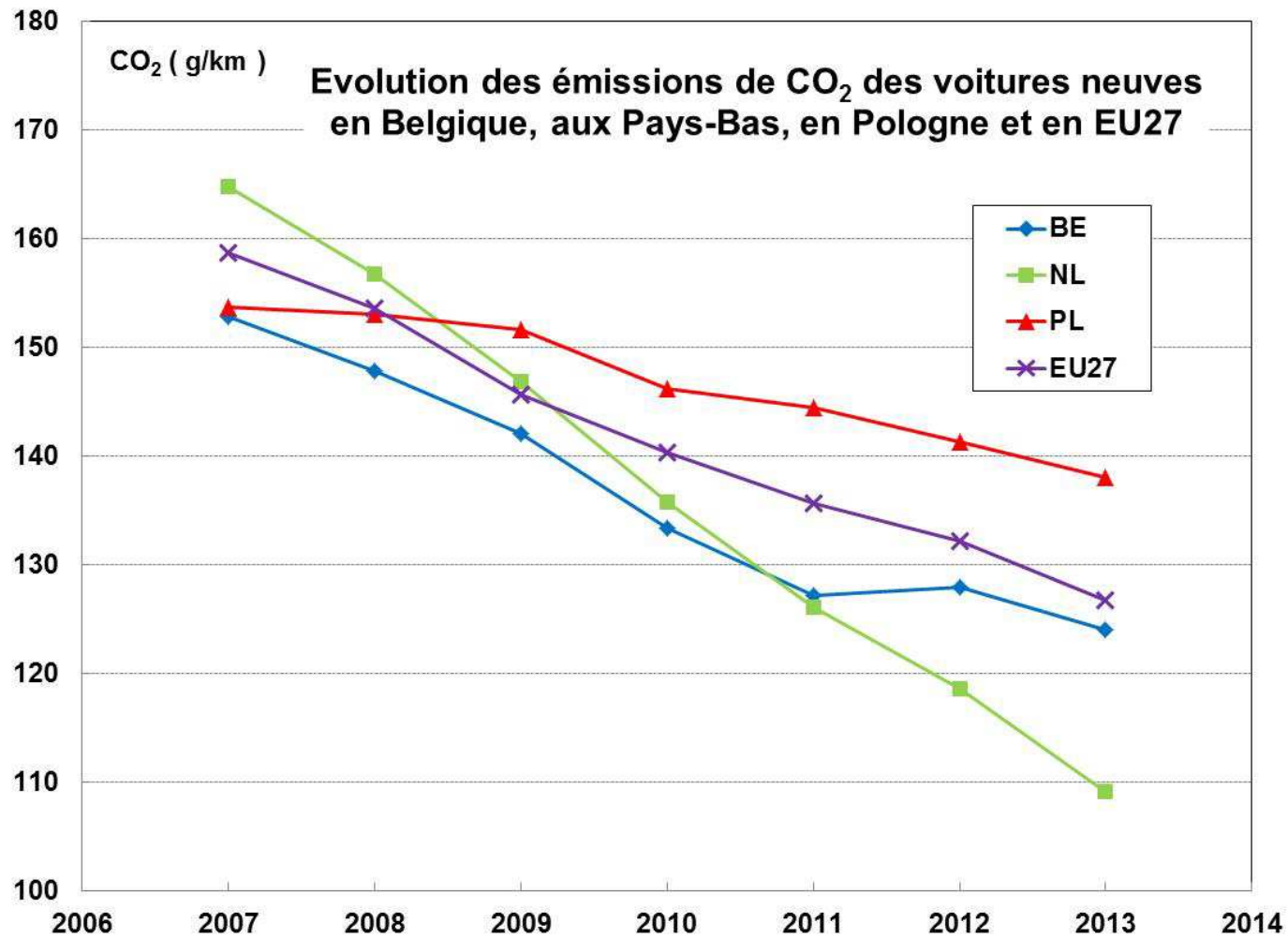


# Vers un transport durable

- **Diminution de la pression automobile**
  1. Moins de voitures
  2. Des voitures moins polluantes, consommant moins d'énergie
  3. Moins de km roulés
- **Quels outils fiscaux ?**
  1. TMC
  2. TMC, TC
  3. Accises
- **L'exemple des Pays-Bas**

2007: révision TMC (calcul en fonction du prix, du carburant, des émissions de CO<sub>2</sub>, de la norme euro)

# TMC: l'exemple néerlandais



# PRESENTATION THEORIQUE





# Externalités et internalisation

- **Externalités**

Il y a externalité lorsqu'un agent économique, par son activité, influe positivement ou négativement sur la situation d'un autre agent, sans que cette relation fasse l'objet d'une compensation monétaire.

- **Internalisation**

*« L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs soient plus conscients des coûts qu'ils génèrent, les prennent en compte dans leur décisions et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire. »*

Button K, 1993, Vue d'ensemble de l'internalisation de coûts sociaux du transport, in CEMT, Internaliser les coûts sociaux des transports

# Le principe du pollueur-payeur

- **Cadre politique**

- OCDE, 1972 : « *Le principe à appliquer pour l'imputation des coûts des mesures de prévention et de lutte contre la pollution, principe qui favorise l'emploi rationnel des ressources limitées de l'environnement tout en évitant des distorsions dans le commerce et les investissements internationaux, est le principe dit « pollueur-payeur » »* »
- UE: Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, article 191/2
- UN, 1992, Déclaration de Rio, principe 16

# Le principe du pollueur-payeur

- **Application aux transports**

*« Progresser vers la pleine application des principes de « l'utilisateur payeur » et du « pollueur payeur » et impliquer le secteur privé afin d'éliminer les distorsions, y compris les subventions préjudiciables, de produire des recettes et d'assurer le financement de futurs investissements dans les transports. »*

CE, 2011, Livre blanc - Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources

# Coûts externes des transports

Pris en compte	Estimations (c€/v.km) <sup>(1)</sup>	Ignorés
Congestion	0 à 242,6	Perte d'autonomie des enfants
Infrastructures	0,6	Manque d'activités physiques
Accidents	0,1 à 0,3	Perte de convivialité
Pollution	0,1 à 0,9	Stress ( rapidité, flux tendus )
Bruit	0,1 à 0,45	Stress ( insécurité routière )
Climat	1,1 à 3,5	Aspects culturels et patrimoniaux
		Pollution eaux et sols
		Impacts sur la biodiversité
		Ressources non renouvelables

(1) RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

# Le prélèvement kilométrique

- **Directive Eurovignette (1999/62/CE)**
  - Limitation aux plus de 3,5 tonnes
  - Intégrés : pollution atmosphérique et bruit
  - Exclus : accidents et changements climatiques
  - Application : Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie + Belgique (04/2016)
- **Suisse : RPLP introduite en 2001**
  - Tarif 40 tonnes Euro V (01/2015) : 85,0 c€/km contre 20,3 en moyenne EU (AT, CZ, DE, HU, PO, SK)
  - « *En dépit de l'augmentation des coûts du transport routier de marchandises, la répartition modale n'a pas subi de changements notables* » ARE, 2014, Equitable et efficace - La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse

# ANALYSE



# Considérations théoriques (1)

- **Fondements théoriques**
  - Le marché (de substitution) peut-il gérer ce qui lui est externe ?
  - La biosphère fait-elle partie de la sphère économique?
- **Une fin ou un moyen ?**
- **Présupposés et cadre**
  - Meilleure efficacité des instruments économiques ?
  - Cadre restrictif, évaluations minimalistes

# Considérations théoriques (2)

- **Monétarisation des services écosystémiques**
  - Points de basculement, dommages irréparables
  - Complexité non réductible à la seule dimension monétaire
  - Difficulté de se représenter les effets à long terme
- **Elasticité de la demande de transport**
  - En théorie: élasticité d'environ  $-0,2$  environ
  - BE: 2005-2012 :  $-0,06$  (prix carburant  $+35\%$ , kilométrage moyen  $-2,17\%$ )



# Aspects psycho-sociologiques

- **Homo automobilis, rationnel et égoïste ?**
- **Rationalité**
  - Plus juste de parler de cohérence par rapport à un système de valeurs
  - Facteur prix déterminant pour les acteurs économiques – pas pour les déplacements privés
- **Egoïsme**

*« Rien, dans le domaine de l'expérience vécue, des études sociologiques ou de l'expérimentation scientifique, ne permet de passer de la constatation de l'existence de l'égoïsme à l'affirmation dogmatique selon laquelle tous nos actes sont motivés par l'égoïsme. »*

Ricard M., 2003, Plaidoyer pour l'altruisme – la force de la bienveillance

# Aspects sociaux et moraux

- **Flexibilité horaire**
  - Inégalement répartie dans la population
  - En moyenne supérieure chez les hommes
- **Circulation en heures de pointe**

Plus aisée pour les plus riches
- **Longueur des déplacements**
  - Contraintes sur le lieu de résidence
  - Problème des zones rurales
- **Correctifs sociaux : quelle faisabilité ?**
- **Limites éthiques de la monétarisation**

# Responsabilité, légitimité, liberté

- **Qui est le pollueur ?**

L'automobiliste ? Le constructeur du véhicule ? Le publicitaire ?  
Les pouvoirs publics ? L'employeur ?

- **Utilité sociale du déplacement**

Un même tarif pour « se balader » et aller conduire une personne malade à l'hôpital

- **Utile d'agir en bout de chaîne ?**

- Le prélèvement kilométrique agit sur le citoyen
- Ne vaut il pas mieux agir en amont, sur l'organisation de la vie sociale ?

# Limites pratiques

- **Calcul des coûts sociaux**

- Complexe, éthiquement questionnable, peu fiable
- « *Il n'y a pas deux études qui utilisent la même définition des coûts d'infrastructure* »

RICARDO-AEA et al., 2014a, Update of the Handbook on External Costs of Transport - Report for the European Commission (DG MOVE)

- **Fiabilité des données ?**

Cfr dieselgate

- **Quid des comportements de conduite ?**

- **De la théorie à la pratique ...**

NL et UK ont abandonné au terme de plusieurs années d'études poussées

# Enjeux politiques (1)

- **Risque de perte de maîtrise de l'outil fiscal**  
Coûts « internalisables » et tarifs définis au niveau européen
- **Biodégradabilité des taxes environnementales**  
Diminution des recettes ? Stabilisation à un niveau économiquement optimal ?
- **Tabou de la demande de transport**  
*« La gestion de la demande de transport apparaît comme une activité légitime et nécessaire des gouvernements »*  
CEMT, 2003, Gérer les déterminants de la demande de transport

# Enjeux politiques (2)

- **Acceptabilité**

- Enquête UK : « *l'importance de conduire était mise en lien avec les libertés et droits civils et, dans certains cas, avec les droits de l'homme* »

- Owen, R. et al., 2008, Public acceptability of road pricing - Technical Report

- En matière de mobilité, les pouvoirs publics présentent une tendance certaine à s'autocensurer

- **Efficacité budgétaire**

- Ratio coûts/recettes prélèvement camions :

- 7% (CH) -> >25% (DE)

# Enjeux politiques (3)

- **Les recettes : affectation ou universalité ?**
  - Logique budgétaire : universalité
  - Logique économique ( + acceptabilité ) : affectation
  - Si affectation : logique curative ou préventive ?
- **Danger sur la mutualisation**
  - Si les externalités de l'automobile sont internalisées
  - Aussi pour les transports en commun ? (prix du billet X 2 à 3 )
  - Aussi pour les soins de santé, pour l'éducation ?

# RECOMMENDATIONS





# Recommandations (1)

- **Adopter une approche systémique**
  - Ce qui génère la mobilité, c'est d'abord l'organisation de la vie sociale, et l'aménagement du territoire + la disponibilité des moyens de transport.
  - 3 voies d'action : (1) réduction demande, (2) transfert modal, (3) améliorations véhicules
- **Identifier les problèmes pour choisir la solution**

UK, 2009, 4 objectifs...

  - tarification plus efficace
  - équité, promotion de l'inclusion sociale et de l'accessibilité
  - croissance économique et productivité pour toutes les régions du Royaume-Uni
  - bénéfiques environnementaux

# Recommandations (2)

- **Internalisation vs transgression**
  - Confusion entre le prélèvement kilométrique et la perception d'une amende pour l'exercice d'une activité illégale ou pour la transgression d'une norme
  - Clarifier le débat
- **Remettre l'outil à sa juste place**
  - Piège de la panacée universelle
  - Identifier les potentialités réelles de l'outil

# Recommandations (3)

- **Combiner les instruments de marché et de régulation**
  - OCDE et CE : approche dogmatique, pro marché (*respect de l'outil, incitation à l'innovation, simplification administrative, ...*)
  - Reconnaître et combiner les avantages des deux types
- **Réserver l'outil aux acteurs économiques**
  - Les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres sont des acteurs économiques, qui agissent de manière économiquement rationnelle
  - Pas les citoyens pour leurs déplacements privés

# Recommandations (4)

- **Aller au-delà de l'internalisation**
  - Fixer un objectif politique
  - Déterminer les tarifs et les ajuster en fonction
- **Sortir de la neutralité budgétaire**
  - Constat partagé : la plupart des externalités du transport ne sont actuellement pas internalisées
  - Conclusion logique : si on les internalise, le coût du transport doit augmenter
  - Les recettes dégagées pourraient notamment aider à développer les alternatives à la voiture individuelle

# Recommandations (5)

- **Utiliser en priorité les outils existants**
  - Un véhicule ne génère pas d'incidences que quand il roule
  - Quand on possède un véhicule, on s'en sert
  - Le choix du véhicule est un moment clé
  - La volonté politique fait défaut, pas les outils (TMC et accises)
- **Etablir des gardes-fous**
  - Le public des mesures fiscales n'est pas homogène
  - Les inégalités sociales existent déjà face à la mobilité
  - Veiller à ne pas les renforcer

# CONCLUSIONS



# Conclusions (1)

- **Faiblesses conceptuelles**
  - Homo automobilis économiquement rationnel
  - Impossibilité d'intégrer les motivations des déplacements
- **Zones d'ombres**
  - Flou entre l'internalisation et le paiement pour la transgression d'une norme
  - Monétarisation de la vie humaine
- **Dangers**
  - Perte de maîtrise de l'outil fiscal
  - Mise à mal des principes de solidarité et de mutualisation

# Conclusions (2)

- **Cadre théorique : internalisation**  
Optimisation économique des comportements des agents  
<=> recherche de la durabilité des transports
- **Préalable pour une mobilité durable**  
Volonté politique de réduire la demande de transport
- **Importance d'une vision globale**  
Bouquet d'outils normatifs et économiques sélectionnés dans le cadre d'une approche systémique de la mobilité



Merci pour votre attention

Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

081 / 390 . 759

[p.courbe@iew.be](mailto:p.courbe@iew.be)

