

<p>EXTERNAL EFFECTS OF TRANSPORT EFFETS EXTERNES DU TRANSPORT EXTERNE EFFEKTE DES VERKEHRS</p>
--

0280

ROTHENGATTER, W.

**Environmental problems in the transport sector and concepts proposed for their solution**

***Problèmes écologiques dans le secteur des transports et solutions***

**Umweltprobleme im Verkehrssektor und Lösungskonzepte**

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer (AICCF), N.6-7, 1992-06, P.271-272) EN,FR,DE

1486

**Getting the prices right : A European Scheme for Making Transport Pay its True Costs**

(Bruxelles: T&E, 1993-05, 197p.) EN

Les auteurs du présent rapport analysent le coût social provoqué par les nuisances des transports: la pollution de l'air, le bruit et les accidents. Afin de remédier à l'échelle internationale à ces nuisances, ils proposent des mesures et l'établissement de taxes et de charges, applicables progressivement.

1673

DE GOTTAL, JN. et SMEERS, Y.

**Vers un réseau européen de transport combiné: effet des coûts externes sur le choix modal**

(Recherche Transports Sécurité, Arcueil Cedex: INRETS, N.38-39, 1993-07, P.111-120, ISSN 0761 8980) FR

Dans quelle mesure le transport combiné international peut-il se développer face au transport routier et sur quels segments du marché peut-il le faire sans aide publique? Des développements supplémentaires du transport combiné apparaissent-ils si l'on tient compte des externalités des deux modes de transport? Afin de répondre à ces questions, un modèle de programmation mathématique, analysant la rentabilité du transport combiné sur un ensemble de 85 relations internationales, a été développé. L'article présente les principes d'analyse et les hypothèses qui sont à la base de la construction du modèle; un scénario de référence, les autres scénarios étant définis par rapport à celui-ci, en faisant varier certaines de ses caractéristiques. Une attention particulière est donnée à l'impact de la prise en compte des externalités sur les résultats du modèle.

1890

ABERLE, G. et ENGEL, M.

**The social benefits of long-distance road transport of goods : final report (comprehensive version)**

***Der volkswirtschaftliche Nutzen des Straßenverkehrs : Abschlußbericht (Langfassung)***

(Genève 20: IRU, 1993-O4, VP.) EN-DE

Le but de la recherche était une évaluation économique des systèmes de transports autres que les transports routiers. Les résultats: le transfert de la route vers le rail comme il est requis au niveau de la politique et de la recherche des transports, aboutirait à des coûts sociaux additionnels ou à des pertes d'avantages sociaux parfois considérables. Il amènerait une baisse du niveau de bien-être pour l'ensemble de l'économie.

1981

LAMURE, C. et LAMBERT, J.

**Synthèse INRETS n° 23 : impact des transports terrestres sur l'environnement : méthodes d'évaluation et coûts sociaux**

(Arcueil Cedex: Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), N.23, 1993-09, 101P., ISSN 0769-0274) FR

La prise en compte de l'environnement dans les politiques d'infrastructure et de transport nécessite de disposer de méthodes d'évaluation aussi pertinentes que possible eu égard à la diversité et la complexité des impacts. Ce document fait ainsi le point sur les objectifs, les champs, les problématiques et les méthodologies actuellement disponibles pour mener à bien les évaluations qualitatives et quantitatives de l'impact des transports routiers et ferroviaires sur l'environnement. La question de l'évaluation monétaire des coûts environnementaux des transports est abordée à travers de nombreux exemples et résultats pris dans le domaine du bruit et de la pollution de l'air. Enfin l'évaluation multicritère, la seule pratiquée pour les projets, est présentée, à partir d'une analyse globale et de cas concrets, sous les angles de l'aide à la décision et de la communication.

2114

ANDERSEN, ML. et JOHANSSON, L. et KAPER, H.

**Towards Sustainable Mobility : UIC environmental policy and management guidelines**

***Vers une mobilité durable : les orientations de l'UIC relatives à la politique et à la gestion en matière d'environnement***

**Auf dem Weg zu umweltverträglicher Mobilität : UIC-Umweltpolitik und -Management Richtlinien**

(Paris: UIC, 1993-05, VP.) EN-FR-DE

Une des questions qui se pose avec le plus d'acuité en matière de politique des transports est la suivante : comment répondre à des besoins de transport accrus sans détériorer l'environnement. Les chemins de fer européens, réunis au sein de l'UIC, pensent que le transport ferroviaire a un rôle important à jouer et cherchent donc à définir une stratégie commune en ce domaine. Ce rapport poursuit les objectifs suivants : décrire une méthode pour mener à bien un "examen critique en matière d'environnement au plan de l'entreprise" et établir une liste prioritaire de mesures de protection de l'environnement (1); présenter les résultats d'un tel examen à partir de l'expérience des SJ, NS, DSB (2); définir un certain nombre d'outils pour réaliser un Programme d'action pour l'UIC et ses membres (3); présenter les éléments typiques d'un tel Programme et le cadre organisationnel associé, basé en partie sur l'expérience des SJ, NS, DSB (4); proposer les éléments d'une stratégie de l'UIC (5).

2159

HANSSON, L. et MARKHAM, J.

**Sustainable mobility and the railway**

***Mobilité durable et chemins de fer***

**Eine Dauerhaft Umweltgerechte Mobilität und die Eisenbahn**

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer (AICCF), N.11, 1993-11, P.44-52) FR-DE-EN

Cet exposé fait le point sur les travaux du Groupe de travail de la Commission Stratégique (C6) de l'UIC qui est chargé de mener les études et mettre en place des politiques actives visant à promouvoir le principe de la prise en compte des coûts externes des transports. Cela devrait permettre d'assurer une mobilité durable tout en préservant l'environnement.

2201

WILLEKE, R.

**Zur Frage der externen Kosten und Nutzen des motorisierten Straßenverkehrs**

(Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Düsseldorf: J.Fischer, N.4, 1993, P.215-236) DE

Cet article propose une critique des pratiques conventionnelles en matière de calcul des coûts externes du transport. L'analyse porte sur l'utilisation des véhicules à moteur. L'argumentation démontre que le débat sur ces coûts est dominé par des conventions politiques et des préférences méthodologiques. Il démontre également l'existence et la pertinence des bénéfices externes du transport routier. L'article tire la conclusion suivante : les coûts et les bénéfices externes doivent être traités conjointement, en soulignant les corrélations qui existent entre eux.

2250

**Table ronde 93 : les avantages des modes de transport**

(Paris : CEMT, 1994, 105P.) FR

Nombreuses sont les recherches qui traitent des aspects négatifs des transports (émissions, nuisances, insécurité, congestion), particulièrement dans le cas des transports routiers. La CEMT a décidé d'organiser une Table Ronde qui apporte un autre éclairage : celui des avantages que les transports procurent à la collectivité. Cette Table Ronde 93 a ainsi distingué les modes et leurs contributions à la croissance économique, au développement régional, à la satisfaction des relations sociales et des besoins de mobilité, etc. Dans la mesure où la perspective d'analyse est différente, les apports de cette Table Ronde tranchent par rapport aux approches (trop) traditionnelles.

2798

BERNADET, M.

**Effets externes et avantages sociaux du transport routier de marchandises : quelques remarques au sujet de l'étude financée par l'IRU**

(Transports, Paris: Les éditions techniques et économiques, N.364, 1994-03/04, P.81-89, ISSN 0564-1373) FR

Cet article souhaite apporter une contribution au débat lancé par la publication par l'IRU de l'étude intitulée "les avantages sociaux du transport routier de marchandises à longue distance" réalisée sous la direction du Professeur Aberle. Il s'intéresse plus particulièrement au débat théorique sur la signification et l'analyse des effets du transport routier de marchandises ainsi qu'au débat méthodologique sur la manière de les mesurer.

2856

**Internalising the social costs of transport**

***Internaliser les coûts sociaux des transports***

(Paris: CEMT, 1994, 211P.) FR-EN

Les transports jouent un rôle déterminant dans l'activité économique des pays de l'OCDE et profitent aux individus et à la société dans son ensemble. Pourtant, bien souvent les marchés de transport n'imputent pas le coût total des services de transport aux usagers et les prix n'intègrent pas les coûts sociaux induits par exemple par les pollutions acoustique et atmosphérique, les risques accrus d'accidents ou l'accroissement des encombrements. Les pouvoirs publics aggravent ce problème en adoptant des politiques qui vont à l'encontre du fonctionnement efficient des marchés de transport. Le secteur des transports ayant connu une expansion rapide ces dernières années, le public est de plus en plus sensible à ces coûts externes. Cet ouvrage expose les résultats d'un séminaire OCDE/CEMT de 1993 qui portait sur ces coûts.

2905

Dogs, E. et Platz, H.

**Externe Kosten des Verkehrs: Schiene, Straße, Binnenschifffahrt.**

(Essen 1: PLANCO Consulting GmbH, 1991) DE

L'étude PLANCO est bâtie autour des axes suivants: Méthodes et résultats de l'évaluation des effets externes; Comparaison des entreprises de transport et conséquences en matière de politique des transports.

2976

VANDENBROELE, E.

**Transport policy in Europe : Competition, external costs, relations with governments**

***La politique européenne des transports : concurrence, coûts externes, relations avec les gouvernements***

**Die europäische Verkehrspolitik : Wettbewerb, externe Kosten, Beziehungen zu den Regierungen**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.6-7, 1994-06, P.58-60) EN-FR-DE

Après avoir rappelé le rôle de l'Union Européenne en tant qu'instance législatrice et la place que tient la CCFE dans ce processus, cette intervention présente les grandes lignes de la politique commune des transports en insistant sur les problèmes de gestion des entreprises ferroviaires, de concurrence intermodale, et d'internalisation des coûts externes.

3063

BROSSIER, C. (Pdt.) et AYOUN, P. (Rapp.) et LEUXE, A. (Co-rapp)

**Nouvelle étude de l'imputation des coûts d'infrastructure de transports : les coûts d'usage d'infrastructures des véhicules lourds**

(Conseil Général des Ponts et Chaussées, Affaire n°91-105, 1991?, VP. , Tab.) FR

Cette étude est un examen de la question de la tarification d'usage de l'infrastructure routière par les véhicules lourds. Toute réforme de la tarification routière ne pouvant plus se concevoir désormais que dans un cadre européen, il était devenu indispensable de compléter les travaux antérieurs (affaire 88-056/CGPC) en tenant compte des indications disponibles sur les principes posés dans la proposition de directive de la CEE : couverture progressive des coûts totaux, prise en compte des péages autoroutiers, intégration progressive des coûts sociaux et des nuisances. Ce rapport a pour objet d'éclairer la position française dans la négociation des éléments suivants : (1) prise en compte de tous les réseaux routiers à grande circulation, y compris les autoroutes concédées; (2) présentation des résultats des deux principaux types de tarification envisagés (coût marginal social et coût complet); (3) choix d'une année récente pour l'actualisation (1990).

3253

GWILLIAM, KM.

**Les avantages sociaux du transport routier de marchandises à longue distance :  
approche par la planification logistique**

(Genève 20: IRU, 1994-05, 27P.) FR

Cette étude réalisée dans le cadre de la recherche dirigée par le Prof. Aberle apporte un éclairage supplémentaire en montrant, à partir de l'analyse de cinq cas concrets (matériel de bureau, produits alimentaires non périssables et boissons, revêtements de sol, commerce alimentaire de détail et produits chimiques spécialisés) portant sur plusieurs pays européens, les conséquences qu'auraient des limitations du trafic routier à longue distance sur l'organisation logistique des entreprises. Cette étude conclut que des restrictions du transport routier à longue distance n'entraîneraient pas nécessairement un transfert vers d'autres modes de transport et en particulier vers le rail.

3511

TEFRA, M.

**Analyse des coûts externes créés par les transports routiers et ferroviaires de  
marchandises**

(Transports, Paris: Editions techniques et économiques, Vol.39, N.367, 1994-10-00,  
P.294-298, ISSN 0564-1373) FR

Depuis plusieurs années, des analyses sont entreprises par la Communauté européenne sur les coûts engendrés par les transports. L'utilisation des infrastructures donne naissance à des coûts économiques divers (entretien, fonctionnement...) dont l'évaluation est relativement aisée. Mais parallèlement, l'emploi des infrastructures de transport crée des nuisances comme la pollution atmosphérique ou sonore, qualifiées de coûts externes. Actuellement, des tentatives sont réalisées pour inclure dans la composition des charges ces différents éléments. Cet article, qui s'intéresse aux transports routiers et ferroviaires de marchandises, passe en revue successivement : la définition et les caractéristiques des coûts externes; l'évaluation des coûts externes.

3573

ROTHENGATTER, W. et MAUCH, S.

**External Effects of Transport**

***Effets externes du transport***

**Externe Effekte des Verkehrs**

(Paris: UIC, 1994-11, 345P.) EN-FR-DE

La large contribution des transports dans l'activité économique de chaque pays ne doit pas occulter les coûts externes qui en découlent, comme le bruit, la pollution de l'air, les accidents, la congestion du trafic. Il s'agit d'évaluer au mieux ces coûts pour les intégrer le plus justement aux prix des transports. L'objectif de ce rapport commandité par l'UIC est de promouvoir, en Europe, des politiques de transport fondées sur une économie saine et un environnement respecté.

4073

**Les méthodes quantitatives d'évaluation de l'impact sur l'environnement des  
programmes et projets de transports terrestres. Séminaire international 9-10  
Décembre 1993. Paris**

(Arcueil Cedex: INRETS, N.41, 1994-12, 146P., ISSN 0769-0266) FR

Ce séminaire a permis de faire le point sur l'état des méthodes d'évaluation de l'impact des projets et programmes de transport sur l'environnement: méthodes qualitatives, quantitatives et monétaires. Les pratiques étrangères ont été ensuite présentées et discutées, en particulier dans le cadre de la planification multimodale des transports.

4164

ELLWANGER, G.

**Internalisation of external effects of transport**

***Internalisation des effets externes des transports***

**Internalisierung externer Effekte des Verkehrs**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.5, 1995-05, P.9-16) FR-EN-DE

De nombreuses études ont été réalisées en Europe pour évaluer les effets externes des modes de transport ferroviaire, routier, fluvial, aérien. Les résultats sont très discutés du fait, en particulier, de la polémique sur la définition des coûts externes et des problèmes liés à l'évaluation de certains types de nuisances. Après avoir présenté les résultats de différentes études (en particulier en Allemagne), l'auteur présente les résultats de l'étude menée à la demande de l'UIC par les experts d'IWW (Karlsruhe) et INFRAS (Zurich) en 1994.

4278

**Die externen Kosten des Straßenverkehrs**

(Köln: Deutscher Institut, 1995, 56P., Réf.) DE

Etude menée par le Prof. Achim Dieckmann dans vingt pays entre 1993 et 1995 sur les coûts externes (pollution, accidents...) occasionnés par le transport routier. Il aboutit à la conclusion que ceux-ci sont orientés à la baisse et sont couverts par les recettes de la fiscalité.

4550

MAUCH, S.

**Internalisation of external costs : stepwards toward sustainable mobility**

***L'internalisation des coûts externes : sur la voie de la mobilité durable***

**Internalisierung externer Kosten : schrittweise Annäherung an eine nachhaltige Mobilität**

(Rail International, Bruxelles: Association Internationale du Congrès des Chemins de fer, N.8-9, 1995-08, P.100-104, Tab., Réf.) EN-FR-DE

Présentation des résultats d'une étude conduite pour le compte de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) sur les coûts externes des transports dans 17 pays européens. L'analyse a porté sur les quatre modes suivants : route, rail, air et navigation intérieure. Cette intervention fait partie de la Table Ronde 5 de la Conférence Eurailspeed 1995 intitulée "amélioration du bilan global du secteur des transports et de l'environnement".

4557

HANSSON, L.

**Sustainable mobility needs to go from mere words to internalisation of external effects in practice**

***Mobilité durable et internalisation des effets externes : pas tant de paroles, des actes!***

**Eine nachhaltige Mobilität ist nicht mit Worten, sondern nur durch die Internalisierung der externen Effekte in der Praxis zu erreichen**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.8-9, 1995-08, P.111-115) EN-FR-DE

En Suède, la politique des transports fonctionne sur la base du principe d'internalisation des effets externes, ce qui se traduit par l'introduction de taxes visant à compenser les effets externes des différents modes de transport. Cette intervention fait partie de la Table Ronde 5 de la Conférence Eurailspeed 1995 intitulée "amélioration du bilan global du secteur des transports et de l'environnement".

4585

PERSSON, U. et ÖDEGAARD, K.

**External Cost Estimates of Road Traffic Accidents : an International Comparison**

(Journal of Transport Economics and Policy, Bath: The London School of Economics and Political Science and the University of Bath, Vol.29, N.3, 1995-09, P.291-304, ISSN 022-5258) EN

Cette étude compare les coûts externes des accidents de la route dans les pays suivants : Suède, Finlande, Danemark, Royaume-Uni, Allemagne, Suisse. Elle trouve des différences notables selon les pays et les types de véhicules.

4793

**Reducing the external cost of transport : the key to environmentally sustainable mobility**

***Réduire les coûts externes des transports : clé d'une mobilité durable respectant l'environnement***

**Senkung der externen Kosten des Verkehrs : Schlüssel zu einer umweltverträglichen Mobilität**

(Paris: UIC, 1995, 21P.) FR,EN,DE

Les évaluations des effets externes présentés dans cette brochure reposent sur l'étude intitulée "Effets externes du transport" menée par INFRAS AG, Zürich et IWW, Karlsruhe en novembre 1994 pour le compte de l'UIC. Tous les chiffres sur les coûts externes se réfèrent aux 15 pays de l'Union européenne, ainsi qu'à la Suisse et la Norvège.

4801

**Towards fair and efficient pricing in transport : Policy options for internalising the external costs of transport in the European Union : Green Paper**

***Vers une tarification équitable et efficace dans les transports : Options en matière d'internalisation des coûts externes des transports dans l'Union européenne : Livre vert***

(Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, COM(95) 691 final, 1995-12-20, VP., Réf., ISSN 0254-1494) FR

5139

**Common position on the green paper "Fair and efficient pricing in transport" of the European Commission**

***Prise de position sur le livre vert de la Commission Européenne "Vers une tarification équitable et efficace dans les transports"***

**Gemeinsames Positionspapier zum Grünbuch "Faire und effiziente Preise im Verkehr" der Europäischen Kommission**

(Bruxelles: Communauté des Chemins de Fer Européens, 1996-07-31, 7P.) FR-EN-DE

Le Livre Vert de la Commission Européenne "une tarification équitable et efficace dans les transports" se situe dans un cadre très large de réduction des nuisances sur l'environnement et de réduction des coûts pour la collectivité. Il confirme les atouts du mode ferroviaire en matière de protection de l'environnement. Par l'intermédiaire de cette prise de position, les chemins de fer européens réunis au sein de la CCFE approuvent et commentent le Livre vert et les mesures proposées par la Commission.

5374

**Externe Kosten von Energiversorgung und Verkehr**

(Düsseldorf: VDI, 1996, 211P., ISSN 0083-5560) DE

Actes du congrès tenu en Mars 1996 au Verein Deutscher Ingenieure sur les coûts externes.

5376

BICKEL, P. et FRIEDRICH, R.

**Was kostet uns die Mobilität? : Externe Kosten des Verkehrs**

(BERLIN: SPRINGER, 1995, 139P.) DE

Comparaison des coûts externes générés par chaque mode de transport.

5413

**Towards fair and efficient pricing in transport (factsheets)**

(Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 1996, VP.) EN

En décembre 1995, la Commission européenne a publié un Livre Vert consacré à la tarification dans les transports. Le but de la présente publication est de sensibiliser l'opinion à la nécessité de rendre cohérente la tarification du transport de voyageurs et de marchandises et les coûts qu'ils entraînent pour la société. Ces fiches ont été élaborées pour permettre l'amorce d'une discussion sur les points les plus saillants liés à la tarification des transports.

5430

HANSSON, L.

**Towards sustainable transportation: Going from mere words to practice**

(Lund: The International Institute for Industrial Environmental Economics at Lund University, 1996, 10P.) EN

Même s'il existe une bonne connaissance des coûts et des évaluations des effets externes du transport, il existe, en Suède comme dans d'autres pays, une certaine inertie dans le processus de mise en place des mesures nécessaires à la réduction de ces effets. Cependant la politique des transports suédoise a radicalement changé depuis l'adoption d'une nouvelle loi concernant la politique des transports en 1988. L'auteur analyse la prise en compte des effets externes dans la politique des transports suédoise depuis cette date.

5441

ABERLE, G. et ROTHENGATTER, W. et HUCKESTEIN, B. et al.

**Mobilität um jeden Preis? : Expertenworkshop zu externen Kosten des Verkehrs und den Möglichkeiten, sie zu verringern**

(Berlin: Umweltbundesamt, 1996-09, 130P.) DE

Cette édition reprend les contributions de différentes personnalités du monde du transport en Allemagne lors de cet atelier. Les discussions ont mené à la conclusion que les coûts externes du transport ne sont guère chiffrables sans jugement de valeur. La présente étude propose une tentative de méthode de calcul pour inclure les coûts externes dans les prix du transport. En même temps, les auteurs sont convaincus qu'il faut intensifier la discussion en vue d'une stratégie à long terme concernant l'environnement. Selon eux, l'augmentation des prix doit aussi servir d'instrument pour maintenir la qualité de l'environnement et pour renforcer la stratégie environnementale.

5574

LAMBERT, J. et LAMURE, C.

**Evaluation monétaire des impacts des transports sur l'environnement : Analyse bibliographique et raisonnée des méthodes et des applications. Rapport d'étude n°1**  
(Arcueil Cedex: INRETS, B 9614, 1996-04, 1996) FR

La prise en compte des effets sur l'environnement des projets et politiques de transport pose la question de l'intégration des coûts externes dans le calcul économique. Différentes méthodes d'évaluation monétaire ont été développées en Europe et des recommandations ont été faites quant à l'utilisation de valeurs unitaires, notamment dans le domaine de la pollution de l'air et des nuisances sonores. L'interprétation et la comparaison des résultats de ces études s'avèrent délicates car on connaît mal leur validité comme leur domaine d'application qui dépend d'objectifs variés. Face à ce constat, il était indispensable d'examiner les travaux menés en Europe et de réaliser une étude critique des méthodes utilisées et de leurs applications. C'est l'objet de ce rapport.

5802

**Comparative evaluation of recent studies (undertaken on behalf of various bodies) on "transport external costs and their internalisation", suggestions on the most appropriate methods for the internalisation**

(Zürich: INFRAS, 1994-12-13, 200P.) EN

Cette étude de l'INFRAS AG pour la DG VII passe en revue les diverses études produites ces dernières années sur le thème de l'internalisation des coûts externes et analyse les positions et recommandations qui y sont prises.

5884

Priebe, M.

**The European Commission's Green Paper "Fair and Efficient Pricing in Transport": Towards a level-playing-field?**

***"Vers une tarification équitable et efficace dans les transports" : Va-t-on vers une égalité des conditions de concurrence ?***

**Das Grünbuch "Faire und effiziente Preise im Verkehr": Auf dem Weg zu gleichen Spielregeln für alle**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.4, 1997-04, P.4-9) FR-EN-DE

L'auteur, expert en politique des transports à la CCFE, milite pour l'égénéralisation des conditions de concurrence entre les modes de transport terrestres (route, chemin de fer et voies navigables) que ce soit en ce qui concerne la tarification, la législation du travail ou une taxation tenant compte du véritable coût environnemental du transport. En effet, les distorsions de concurrence peuvent faire peser une réelle menace sur la viabilité commerciale d'un mode de transport, en particulier le transport ferroviaire. L'auteur s'appuie sur les travaux de la Commission et en particulier sur le Livre vert "Vers une tarification équitable et efficace".

5885

Ellwanger, G.

**The external effects of transport**

***Les effets externes des transports***

**Die externe Effekte des Verkehrs**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.4, 1997-04, P.10-14) FR-EN-DE

L'auteur présente les résultats d'une étude menée par les experts d'IWW (Karlsruhe) et d'INFRAS (Zurich) sur les effets externes des transports à l'échelle européenne. Cette étude concerne les transports routier, ferroviaire, aérien et fluvial et porte sur 17 pays européens (Union européenne des 15, Norvège et Suisse). Il est possible dans de nombreux domaines de quantifier les effets écologiques négatifs. Il est vrai que différentes méthodes d'évaluation aboutissent à certaines différences quant au niveau des coûts externes. Mais, pour la plupart des secteurs, il est déjà possible d'effectuer une internalisation et donc d'appliquer le principe du pollueur-payeur. A long terme, une internalisation complète des effets externes des transports améliorerait la position du rail sur le marché en entraînant un certain transfert en faveur de ce mode de transport.

5938

BAUM, H.

**Der volkswirtschaftliche Nutzen des Verkehrs**

(Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Düsseldorf: J. Fischer, Vol.68, N.1, 1997, P.27- 51)

DE

Il est incontesté que le trafic routier entraîne des coûts externes élevés. De là vient l'exigence de favoriser les autres modes de transport. Or, le transport représente aussi un bénéfice pour l'économie d'un pays qui se résume par la croissance du produit national. Mais comment mesurer l'ordre de grandeur de ce bénéfice ? L'université de Cologne a mené un projet de recherche sur ce sujet dont la méthodologie et les résultats sont décrits.

5974

Wittenbrink, P.

**Wirkungen einer Internalisierung negativer externer Effekte des Straßengüterverkehrs auf die Güterverkehrsnachfrage**

(Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, öttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, N.127, 1992, 102P.) DE

Alors que l'introduction d'une éco-taxe sur le transport routier de marchandises tient une place croissante dans les débats de politique environnementale, il règne encore de grandes incertitudes sur les conséquences d'une telle mesure. L'objectif de cette étude est d'évaluer les conséquences d'une internalisation des effets externes négatifs générés par le transport routier de marchandises à longue distance sur la demande de transport.

6002

**Environmental Externalities and Social Costs of Transportation Systems: Measurement, Mitigation and Costing. An annotated Bibliography**

(Washington: Federal Railroad Administration. Office of Policy, 1993-08, 97P.) EN

6026

Bein, P.

**Monetization of Environmental Impacts of Roads**

(Victoria, BC: Canada. British Columbia. Ministry of Transportation and Highways, 1997-03, VP.) EN

L'auteur se propose ici d'étudier les moyens d'inscrire les coûts environnementaux de la route dans le cadre d'une analyse coûts sociaux-avantages. Il cherche à définir les différents types d'impacts sur l'environnement et à parfaitement identifier les responsables et les causes de ces impacts. L'auteur passe en revue les méthodes d'évaluation monétaire des impacts environnementaux et repère des impacts jusqu'à présent non évalués.

6139

Rogissart, J. et Micoud, M. et Oelschläger, D.

**Internalisation Instruments: Memorandum by the UIC External Effects Working Party chaired by Dr Gunther Ellwanger**

**Instruments d'internalisation : Mémorandum du Groupe de travail UIC**

**"Effets externes" dirigé par Gunther Ellwanger**

**Internalisierungsinstrumente: Memorandum der UIC-Arbeitsgruppe**

**"Externe Effekte" unter der Leitung von Dr. Gunther Ellwanger**

(Paris: UIC, 1997-05, 9P.) FR-EN-DE

Le mémorandum présente les effets nocifs des transports sur l'écologie en distinguant ceux qui affectent l'environnement et ceux qui se répercutent sur la santé. Il expose les mesures permettant de les internaliser et de les éviter. L'examen séparé des mesures tarifaires et fiscales et des mesures techniques et réglementaires permet de tenir compte du fait que le débat sur la mobilité durable ne vise pas seulement le paiement des dégâts causés à l'environnement mais que son premier objectif consiste à les réduire au maximum. Etant donné la diversité des effets agissant sur l'environnement, l'internalisation ne peut être réalisée par la seule application de mesures techniques propres à réduire chacun d'eux mais il faut également envisager des mesures fiscales et tarifaires. Le mémorandum énumère en outre une série de mesures d'appui allant dans le sens des objectifs visés en matière d'économie des ressources et de consommation d'espace.

6152

Reinhold, T.

**Zur Problematik der Monetarisierung externer Kosten des Verkehrslärm**

(Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Düsseldorf: J. Fischer, Vol.68, N.2, 1997, P.123-164) DE

Cette étude présente différentes approches pour l'évaluation des coûts des nuisances sonores. Elle présente les résultats d'une enquête auprès de 692 ménages dans la région de Berlin qui ont été interrogés sur leur volonté de payer une éventuelle réduction du bruit.

6220

Ellwanger, G.

**The Internalisation of External Costs**

**(L'internalisation des coûts externes)**

**(Internalisierung der externen Kosten)**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, Vol.28, N.9, 1997-09, P.38-43) FR-EN-DE

Une internalisation complète des coûts externes des transports éviterait certains trafics, d'une part, améliorerait la position du rail sur le marché et entraînerait un certain transfert en faveur du rail, d'autre part. Cette intervention fait partie du sous-thème I "le rail, moteur du développement économique et partenaire de l'environnement".

6394

Salini, P.

**Transport routier : questions sur un développement durable. Faut-il craindre les "effets externes"?**

(Rueil-Malmaison: Liaisons, 1997, 119P.) FR

La pollution, le bruit, les accidents, les paysages abîmés, la congestion... telles sont les conséquences négatives du développement des transports et de la mobilité. Le transport, et principalement le transport routier, est considéré comme fortement pollueur, consommateur d'énergie non renouvelable et d'espace. Cet ouvrage fait le point sur la question des effets externes des transports. Il cherche à comprendre ce qu'ils sont et comment les évaluer.

6494

**Congestion Pricing Pilot Program. Overview and Status Report July 1997**

(Hubert H. Humphrey Institute of Public Affairs, 1997-07, 35P.) EN

Le Programme Pilote de Tarification de la Congestion s'inscrit dans le cadre de l'ISTEA de 1991, avec pour objectif d'encourager les essais et évaluations des concepts de tarification de la congestion sur une base expérimentale.

6507

Shearin, G.

**Methodology Development for Estimating External Benefits**

(Speedlines, Washington: High-Speed Ground Transportation Association, N.2, 1997, P.15-19) EN

L'auteur propose ici de définir une méthodologie permettant d'appréhender les bénéfices externes induits par le chemin de fer à grande vitesse.

6735

PRIEBE, M.

**Applying the polluter-pays-principle**

*Application du principe du pollueur payeur*

**Anwendung des Verursacherprinzips**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.1-2, 1998-01/02, P.92-94) FR-EN-DE

Le défi à relever par la Communauté européenne en matière de politique des transports est d'arriver à concilier le besoin croissant de mobilité avec le souci de protéger l'environnement.

6789

**Efficient transport for Europe : policies for internalisation of external costs**

(Paris Cedex 16: OCDE, 1998, 280P.) EN

Les conséquences négatives engendrées par les transports (pollution, accidents, congestion) attirent de plus en plus l'attention des pouvoirs politiques. Ces derniers voient dans l'internalisation la possibilité de réduire ces coûts externes. Ce rapport tente d'estimer les coûts externes, d'analyser le processus d'internalisation et de proposer différentes politiques de mise en œuvre de ce processus.

7171

Breuer, S. et Pennekamp, M.

**Are (uncovered) infrastructure costs external costs ?**

***Les coûts d'infrastructure (non couverts) sont-ils des coûts externes ?***

**Sind (ungedeckte) Infrastrukturkosten externe Kosten ?**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.11, 1998-11, P.13-16) FR-EN-DE

Les coûts d'infrastructure non couverts correspondent à la portion non rémunérée par les recettes d'infrastructure propres aux différents modes de transport. Les auteurs s'interrogent pour savoir s'il est admissible de classer les coûts d'infrastructure non couverts comme coûts externes. Ces coûts d'infrastructure non couverts sont-ils par nature conciliables avec le concept des coûts externes ?

7262

**Internalisation of external costs - Instruments**

***Internalisation des coûts externes : instruments***

**Internalisierung externer Kosten - Instrumente**

(Paris: UIC, 1999-01, 87P.)FR-EN-DE

Les coûts externes sont la cause de nombreux dysfonctionnements dans les transports. Les conséquences en sont bien connues : congestion du trafic, perte de temps, accidents, niveau de pollution élevé. Le chemin de fer, malgré ces avantages environnementaux, a souffert de la concurrence des autres modes de transport. Ce désavantage a entraîné un accroissement des déficits budgétaires. Ce document fait des recommandations essentiellement afin d'augmenter la compétitivité des chemins de fer et présente les instruments et les moyens pour atteindre ce but. Ainsi une politique de tarification juste et équitable pourra être établie.

7270

**Prise en compte et monétarisation des effets sur l'environnement dus à l'activité humaine ; vers une comptabilité verte. Journée d'étude du 17 novembre 1998**

(Paris: CITEPA, 1998-11, VP.) FR, EN

La prise en compte des dommages environnementaux dans les analyses de coûts (coûts/efficacité et coûts/bénéfice) est un élément essentiel dans la prise de décision politique. Depuis fort longtemps, la Communauté européenne procède systématiquement à ces études de coûts et engage aussi des recherches sur l'évaluation monétaire des dommages. Pour la France, cette approche est matérialisée par la concertation entre l'Administration et les Industriels. Exercice difficile mais dont l'objectif est de réduire l'impact sur l'environnement tout en tenant compte des aspects économiques. Préserver l'environnement a donc un coût et ce coût est devenu un enjeu d'autant plus important qu'il touche à la compétitivité des entreprises.

7277

NICOLAS, J-P.

**Le coût des nuisances des transports : méthodes d'évaluation et usage des résultats obtenus**

(Lyon: Laboratoire d'Economie des Transports, 1998?, NP.) FR

Les débats autour du coût des nuisances générées par les transports routiers sont en grande partie liés à la diversité des méthodes existantes pour les évaluer et les monétariser. Ce papier fait une présentation rapide des principales méthodes d'évaluation. Il montre également la diversité des usages qui peuvent être faits des résultats obtenus et souligne l'importance du choix de la méthode en fonction des objectifs de l'évaluation. Enfin, il insiste sur le côté dommageable de se restreindre à un objectif unique de mesure du coût réel des nuisances.

7352

**Social cost pricing and the external benefits of trucking : Executive summary**

(Alexandria: American Trucking Associations Foundation (ATA Foundation), CO928, 1997-12, 32P.) EN

Aux Etats-Unis, le système autoroutier a une grande importance au regard de la croissance économique et de la productivité. Le dynamisme de l'économie est en effet fortement dépendant d'un transport routier des marchandises très efficace. Cependant, le coût de la congestion et les nuisances pour l'environnement ont un impact négatif de plus en plus élevé. Les politiques publiques doivent donc relever le défi d'infléchir ces effets négatifs par une tarification appropriée sans pour autant grever le processus de croissance de l'économie.

7485

**Opinion of the Economic and Social Committee on the Green Paper - Towards fair and efficient pricing in transport - Policy options for internalizing the external costs of transport in the European Union (COM(95) 691 final)**

***Avis du Comité économique et social sur le "Livre vert - Vers une tarification équitable et efficace dans les transports - Options en matière d'internalisation des coûts externes des transports dans l'Union européenne" (doc. COM(95) 691 final)***  
(CES, Bruxelles: TRA/307 CES1261/96, 1996-10-31, 11P.) FR-EN

7675

Lombard, P-L. et Molocchi, A.

**I costi ambientali e sociali della mobilità in Italia**

(Milano: FrancoAngeli, N.380.132, 1998, 345P.) IT

Les Amis de la Terre, en collaboration avec les chemins de fer italiens, ont effectué une première étude systématique des coûts externes en Italie. La méthodologie employée ainsi que les premiers résultats sont présentés dans cet ouvrage.

7880

Quinet, E.

**Problèmes et enjeux de la tarification des effets externes dans les transports**

(Transports, Paris: Editions techniques et économiques, N.395, 1999-05/06, P.161-165, ISSN 0564-1373) FR

La théorie économique s'est abondamment penchée sur la tarification des externalités (congestion, environnement, sécurité...). Elle fournit des recommandations aux décideurs afin de les aider à atteindre leurs objectifs financiers. Cependant ces recommandations, qui font toutes intervenir la notion de coût marginal, ne sont guère mises en œuvre dans la pratique.

8026

Breuer, S. et Pennekamp, M.

**Internalisierung externer Kosten als umweltpolitische Herausforderung**

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehr, VOL.51, N.11, 1999-11, P.504-507, ISSN 0020-9511) DE

8235

Zou, P.

**Problem des Ökobilanzierung**

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehr, VOL., N.01-02, 2000-03, P.11-17, ISSN 0020-9511) DE

L'article essaie de faire comprendre la structure de nombreux problèmes environnementaux en Allemagne en donnant une définition de la nature de la problématique du bilan écologique et leurs solutions. Il traite en particulier des caractéristiques des effets externes de la circulation routière, de son efficacité et des dommages qu'elle engendre, du prix de la qualité de l'environnement et des dilemmes sociaux afin d'expliquer la difficulté de parvenir à une solution favorable à l'environnement.

08377

**The way to sustainable mobility : cutting the external costs of transport**

**(La voie de la mobilité durable : réduire les coûts externes des transports)**

**(Der Weg zur Nachhaltigen Mobilität : die externe Kosten des Verkehrs reduzieren)**

(Paris: UIC, 2000-04, 28P.)FRENDE

Cette brochure constitue une présentation de l'étude réalisée par les consultants INFRAS (Zürich)et IWW (Karlsruhe)qui vise à l'évaluation de l'impact des activités de transport sur l'environnement et son chiffrage pour l'économie. Elle vise à améliorer la connaissance des coûts externes des transports en intégrant les progrès accomplis en terme de précision et de fiabilité des méthodologies. Il s'agit de prendre en compte les coûts externes engendrés par les accidents, la pollution atmosphérique, les risques liés au changement climatique, la congestion...

08389

**External costs of transport : accident, environmental and congestion costs in Western Europe**

**(Coûts externes des transports : coûts des accidents, coûts environnementaux et coûts de congestion en Europe de l'Ouest)**

**(Externe Kosten des Verkehrs : Unfall-, Umwelt- und Staukosten in Westeuropa)**

(Paris: UIC, 2000-03, 305P.)ENFRDE

L'étude INFRAS/IWW vise à améliorer la connaissance de l'impact des activités de transport sur l'environnement et à quantifier cet impact en termes socio-économiques. Cette nouvelle évaluation des coûts externes des transports va constituer un instrument plus précis et plus fiable pour permettre à la politique des transports d'intégrer plus fortement les objectifs de préservation de l'environnement et de mobilité durable. L'étude évalue pour 17 pays européens (15 pays de l'UE, Suisse et Norvège)les coûts externes (c'est-à-dire les coûts supportés par la collectivité)engendrés par les accidents, la pollution atmosphérique, les risques liés aux changements climatiques, le bruit, la congestion, et une série d'autres effets environnementaux. Tous les modes de transport sont pris en compte : le mode routier (voitures particulières, motos, cars, utilitaires légers et poids lourds), le rail (passagers et fret), le transport aérien (passagers et fret)et la voie d'eau (fret).

08407

Gonzalez, R.

**El tren ahorra 200 000 millones anuales en costes externos medioambientales  
(Le train permet d'économiser 200 000 millions de pesetas par an en coûts externes  
environnementaux)**

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol.11, N.220,  
2000-04-17, P.14-17)ES

Le chemin de fer permet d'économiser chaque année 200 000 millions de pesetas en termes de coûts pour l'environnement. La RENFE développe un processus de certification et de mesures pour intensifier le respect de l'environnement.

08444

**Are we moving in the right direction ? Indicators on transport and environment  
integration in the EU. TERM 2000**

**(Sommes-nous sur la bonne voie ? Indicateurs de l'intégration des transports et de  
l'environnement dans l'Union européenne. Projet TERM 2000)**

(Environmental issues series, Luxembourg: Office des publications officielles des  
communautés européennes, N.12, 2000-02, 136P.)EN

Le premier rapport TERM (Transport and Environment Reporting Mechanism) indique clairement que les transports (en particulier les transports routiers et aériens) contribuent de manière importante aux problèmes environnementaux : changement climatique, acidification, pollution atmosphérique, perte de la biodiversité, bruit et que la tendance n'est pas à la baisse. Il est nécessaire de travailler à l'amélioration de la collecte et de l'analyse des données pour favoriser une meilleure compréhension des relations de causalité entre transport et environnement.

08464

Mayeres, I.

**The efficiency effects of transport policies in the presence of externalities and  
distortionary taxes**

**(Les effets en terme d'efficacité des politiques des transports dans un contexte  
d'externalités et d'impôts introduisant des distorsions)**

(Journal of Transport Economics and Policy, Bath: The University of Bath, Vol.34, N.2,  
2000-05, P.233-259, ISSN 0022-5258)EN

Cette communication utilise un modèle d'équilibre général appliqué pour la Belgique afin d'étudier l'impact en terme d'efficacité de l'introduction, à revenus égaux, de trois instruments de politique des transports. Ces trois instruments sont la tarification routière modulée, des taxes sur les carburants plus élevées et des subventions plus fortes aux transports publics.

08667

Joumard, R.

**Transports et pollution de l'air, 9ème colloque, 5-8 juin 2000, Avignon  
(*Transport and air pollution, 9th symposium, 5-8 June 2000, Avignon*)**

(Arcueil Cedex: INRETS, 2Vol., 2000, 596P., ISSN 0769-0266)FR,EN

Le colloque organisé à Avignon par l'INRETS et l'Université de Graz a permis d'établir un bilan des connaissances scientifiques sur la pollution de l'air liée aux transports, quant aux impacts de la pollution de l'air, aux émissions de polluants et aux moyens de contrôle et de réduction. Ces actes regroupent les communications orales et sous forme d'affiches sur des sujets tels que les mesures de la qualité de l'air, les effets sur la santé et sur les écosystèmes, les modèles de dispersion photochimiques, les émissions unitaires, les inventaires d'émissions, les émissions des transports non-routiers, les coûts externes, les nouveaux carburants et technologies véhicule, la gestion des transports urbains et les politiques des transports.

08811

**Railways and climatic change**

**(*Les chemins de fer et les changements climatiques*)**

(Paris: UIC, 2000-10, 11P.)EN

08902

Ellwanger, G.

**Internalisation of external costs now**

**(*Internalisation des coûts externes*)**

**(*Internalisierung der externen Kisten : jetzt*)**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.11, 2000-11, P.2-6)FRENDE

L'article traite principalement des effets externes se rapportant à l'utilisation de l'infrastructure (exploitation) pour les différents modes de transport.

09058

Roy, R.

**Revenues from efficient pricing : evidence from the member states**

**(*Revenus issus d'une tarification efficace : simulation des Etats membres*)**

(Paris: UIC, 2000-11, 116P.)EN

L'objectif principal de cette étude était de tester l'impact sur les revenus de la tarification au coût marginal social des infrastructures de transport dans un certain nombre de pays de l'Union européenne. Le modèle TRENEN a été utilisé et appliqué aux trois pays suivants : Allemagne, France et Grande-Bretagne.

09143

Brossier, C. et Leuxe, A.

**L'imputation des charges d'infrastructures routière pour l'année 1997 : une nouvelle étude du Conseil Général des Ponts et Chaussées et du Comité des Directeurs Transports du Ministère de l'Equipeement, des Transports et du Logement**

(Transports, Paris: Editions techniques et économiques, N.405, 2001-01, P.26-33, ISSN 0564-1373) FR

09464

Maibach, M.

**The external costs of transport**  
**(Les coûts externes du transport)**  
**(Externe Kosten des Verkehrs)**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.6-7, 2001-06, P.60-67)FRENDE

Cet exposé a pour but de présenter l'état de l'art en matière d'évaluation des coûts externes dans le secteur des transports. La méthodologie et les résultats empiriques reposent sur une étude effectuée à la demande de l'UIC. L'étude actuelle est une mise à jour et une prolongation de l'étude antérieure de l'UIC sur les effets externes (1995). Elle vise à améliorer la base empirique des coûts externes des transports qui repose sur les méthodes les plus actuelles d'évaluation des coûts. Cette intervention fait partie du sous-thème II "Tendances mondiales" des actes du Congrès ferroviaire mondial AICCF/UIC/CEMT qui s'est tenu du 25 au 28 septembre 2001 à Vienne (Autriche).

09497

Gürtlich, G. et Riebesmeier, B.

**Methods and requirements for railway infrastructure access charging systems as regards fair and efficient pricing**

**(Méthodes et critères pour l'élaboration d'un système de tarification concernant les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans la perspective de prix équitables et efficaces)**

**(Faire und effiziente Preise für die Nutzung der Schieneninfrastruktur)**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.6-7, 2001-06, P.212-223)FRENDE

Après un rappel des différents systèmes de tarification existants en Europe (Allemagne, Suède, Angleterre), les auteurs passent en revue les orientations de la politique commune des transports dans ce domaine. Par ailleurs ils développent les méthodes et modes de calcul des coûts d'infrastructure pour lesquels on distingue 4 types fondamentaux : calculs caméro-fiscaux, calculs micro-économiques, calculs socio-économiques, calculs macro-économiques. Ils reviennent sur les notions de coûts externes et d'effets externes ainsi que sur le problème de l'imputation dans le calcul catégoriel des coûts d'infrastructure. Enfin, ils donnent des exemples de calcul pour la détermination des redevances d'utilisation de l'infrastructure (principe de la capacité maximale, du taux d'utilisation aux heures de pointe, du taux d'utilisation moyen, concept de Baumol). Cette intervention fait partie du sous-thème V "Infrastructure" des actes du Congrès ferroviaire mondial AICCF/UIC/CEMT qui s'est tenu du 25 au 28 septembre 2001 à Vienne (Autriche).

09526

Boiteux, M.

**Transports : choix des investissements et coût des nuisances**

(Paris Cedex 07: Documentation Française, 2001-06, 325P.)FR

Rendre plus rigoureuse l'évaluation des projets d'infrastructures, harmoniser les méthodes en usage dans les différents modes de transport, donner une valeur chiffrée au temps gagné, aux nuisances, à l'insécurité : tels étaient les objectifs du rapport du Commissariat Général du Plan confié à Marcel Boiteux en 1994. Les ministres français concernés ont souhaité approfondir les conclusions de ce premier rapport. Ce second rapport étudie comment mieux prendre en compte la pollution atmosphérique, l'effet de serre, l'insécurité routière, le bruit, l'occupation de l'espace et les gains de temps. Il recommande des valeurs précises qui permettent de donner un prix aux avantages et aux nuisances, donc d'en tenir pleinement compte dans les décisions d'investissement.

09635

Borruso, G. et Danielis, R. et Rotaris, L.

**I costi esterni dell'inquinamento atmosferico ed acustico : une stima per l'Italia**  
**(Les coûts externes de la pollution atmosphérique et acoustique : une estimation pour l'Italie)**

(Sistemi di Trasporto, Torino: CSST, N.2, 2001, P.22-32)IT

Les coûts externes de la pollution de l'air ont été estimés pour l'Italie avec une méthode indirecte, en deux phases : évaluation du nombre de personnes mortes ou tombées malades prématurément du fait de leur exposition à la pollution atmosphérique; évaluation de l'impact monétaire de la mortalité/maladie causée par la pollution. Pour l'estimation de la pollution acoustique, c'est la méthode des prix hédonistes qui a été appliquée.

09637

Giordano, R. et Frondaroli, A. et Bastano, I. et al.

**I costi esterni della congestione e degli incidenti : una stima per l'Italia**  
**(Les coûts externes de la congestion et des accidents : une estimation pour l'Italie)**

(Sistemi di Trasporto, Torino: CSST, N.2, 2001, P.33-42)IT

09645

**Transport research, fourth framework programme, strategic : pricing European transport systems (PETS)**

**(Recherche en transport, quatrième programme cadre, stratégique : tarification des systèmes de transport européens (PETS))**

(Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001, VP.)EN

L'objectif du projet PETS est de fournir des conseils pratiques sur la manière d'établir une politique tarifaire appropriée et d'analyser les conséquences du changement des prix des transports : conséquences en terme de volume du trafic, choix du mode de transport et aspects tel que l'impact environnemental. Les études de cas du projet PETS complètent les travaux du projet CAPRI (Concerted Action on Pricing Research Integration).

09646

**Transport research, fourth framework programme, strategic : concerted action on transport pricing research integration (CAPRI)**

**(Recherche en transport, quatrième programme cadre, stratégique : action concertée sur l'intégration de la recherche tarifaire des transports)**

(Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001, VP.)EN

L'objectif du projet CAPRI est de faciliter l'échange d'information et les résultats issus de projets de recherche traitant de la tarification des transports. Ce rapport fait un état de l'art de la tarification des routes et des différents aspects qui doivent être pris en compte dans la tarification des transports publics. Il énumère également les points principaux sur lesquels sont tombés d'accord les participants des séminaires et donne un aperçu des problématiques existantes en cours d'étude ou débattues. Les études de cas du projet PETS (Pricing European transport systems) complètent les travaux du projet CAPRI.

09731

Rogissart, J.

**Infrastructure charging : more than just a question of price**

**(La redevance d'utilisation de l'infrastructure, c'est plus qu'un prix)**

**(Die Infrastrukturbenutzungsgebühr : mehr als ein Preis)**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.11, 2001-11, P.7-13)FRENDE

Réflexion sur l'instrument qu'est la redevance d'utilisation de l'infrastructure. Pour l'auteur c'est beaucoup plus qu'un simple prix. L'élaboration de la redevance oblige à se pencher non seulement sur le marché ferroviaire mais sur l'ensemble du marché du transport. Elle ne peut s'abstraire des ressources productives actuelles du gestionnaire, mais doit s'inscrire dans une perspective de développement. Elle aborde les grandes questions d'une stratégie sur le marché des transports : faut-il internaliser les coûts externes, comment distribuer les sillons, quel est le coût de la sécurité, comment programmer les investissements...

09929

Friedrich, R. et Bickel, P.

**Environmental external costs of transport**

**(Les coûts externes environnementaux des transports)**

(Berlin: Springer, 2001, 326P.)EN

Cet ouvrage décrit une méthodologie de calcul de l'impact des activités de transport en termes de coûts externes générés par la pollution de l'air et les nombreuses applications de cette méthodologie pour différents types de transport, de pays et d'études de cas de politiques. Cette approche a été développée et les résultats ont été formulés dans le cadre du projet de recherche "ExternE Core/Transport", financé dans une large mesure par la Direction générale de la Recherche de la Commission européenne.

09948

**Predit. Projets et politiques de transport : Expertises en débat**

(Métropolis, Bû: COEPT, N.108-109, 2002-02, P.1-144, ISSN 0223-5633)FR

Crise de la décision technique, crise de la décision politique, crise de l'évaluation comme aide à la décision. Ce triple constat a incité les responsables des Recherches stratégiques du PREDIT à créer un groupe ad-hoc sur le thème de l'articulation entre processus de décision et méthodes d'évaluation. Ce numéro de Métropolis présente les résultats de la quasi-totalité des travaux menés par ce groupe. Par ailleurs, il est rendu compte de deux autres programmes connexes, l'un concerne la monétarisation des effets externes, l'autre les systèmes d'information.

10163

**Equitable et efficiente : la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse**

**(Fair and efficient : the distance-related heavy vehicle fee (HVF) in Switzerland)**

(Berne: EDMZ, 2001-06, 23P.)FREN

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a été introduite en Suisse le 1er janvier 2001. La RPLP est un élément essentiel de la politique des transports en Suisse.

10454

Nash, C. et Sansom, T. et Matthews, B.

**Transport research Fourth framework programme - Strategic : Concerted action on transport pricing research integration CAPRI**

**(Quatrième programme cadre de recherche sur les transports - Stratégique : Action concertée sur l'intégration de la recherche sur la tarification des transports CAPRI)**

(Luxembourg: Office des Publications officielles des Communautés européennes, 2001, 231P.)EN

L'action concertée CAPRI a eu pour objectif de faciliter les échanges d'information et de résultats de projets de recherche en rapport avec la tarification des transports. Ce projet s'est déroulé entre janvier 1998 et décembre 1999. Les conclusions sont regroupées autour de six thèmes : recommandations pour les principes de tarification ; recommandations pour l'évaluation des externalités ; tarification routière ; transport ferroviaire et autres transports publics ; transport aériens ; conclusion sur les impacts probables de la mise en œuvre d'une tarification efficace.

10455

Nash, C.

**Transport research Fourth framework programme - Strategic : Pricing European transport systems (PETS)**

**(Quatrième programme cadre de recherche sur les transports - Stratégique : La tarification des systèmes de transport européens (PETS))**

(Luxembourg: Office des Publications officielles des Communautés européennes, 2001, 76P.) EN

Les principaux objectifs du projet PETS étaient de : 1) examiner la situation actuelle de la tarification des transports de voyageurs et de marchandises dans les Etats membres; 2) d'évaluer si ces prix offraient des signaux de prix appropriés à la lumière des coûts internes et externes pertinents et 3) de prévoir les conséquences d'un déplacement vers un niveau et une structure de prix plus appropriés à la lumière de l'évolution de l'offre et de la demande de transport ainsi que de contraintes financières entre autres. Des études de cas ont été menées pour l'année 2010 pour le trafic transmanche fret et voyageurs, le trafic fret transalpin, le transport de voyageurs et de marchandises finlandais, le trafic voyageurs Oslo-Gothenburg et le trafic voyageurs sur le Tage à Lisbonne.

10676

**The environmental and social costs of mobility in Italy : Fourth report**

**(Les coûts environnementaux et sociaux de la mobilité en Italie : 4ème rapport)**

(Rome: FS, 2002, 93P.)EN

Ce rapport présente un résumé des résultats des derniers efforts de recherche sur les coûts environnementaux et sociaux de la mobilité en Italie. Ces travaux ont été entrepris par Amici della Terra (les Amis de la Terre, Italie) et les chemins de fer italiens. L'année de référence est 1999. Les modes de transport pris en compte, à la fois pour le fret et les passagers sont : le transport routier, le transport ferroviaire et le transport aérien.

10758

Hourcade, J.

**Charging for infrastructure use and internalising the external costs of transport  
(Tarification de l'usage des infrastructures et internalisation des coûts externes dans les transports)**

**(Tarifizierung der Infrastrukturnutzung und Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs)**

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.10, 2002-10, P.11-20)FRENDE

10812

Hourcade, J.

**Tarification de l'usage des infrastructures et internalisation des coûts externes dans les transports**

(Transports, Paris: Editions techniques et économiques, N.415, 2002-10, P.307-315, ISSN 0564-1373)FR

Le livre Blanc de la Commission européenne sur les transports a annoncé la prochaine parution d'un document méthodologique sur l'internalisation des coûts externes dans le transport. Ce document précédera la sortie d'une directive-cadre destinée à inclure tous les modes. Dans cet article, l'auteur s'interroge sur les éléments à prendre en compte pour mener à bien cette tâche qui, bien qu'abordée depuis une trentaine d'années sur le plan technique et présentant maintenant des réponses pratiques satisfaisantes, n'a pas encore trouvé de solution au niveau politique dans l'UE. Par contre, un premier cas d'internalisation a été mis en place en Suisse de façon satisfaisante.

10878

**Paving the way for EU enlargement: indicators of transport and environment integration TERM 2002**

***(Préparer le terrain pour l'agrandissement de l'UE : les indicateurs de l'intégration transport et environnement TERM 2002)***

(Environmental Issue Report, Copenhagen K: EEA, N.32, 2002, 63P.)EN

Il est impératif pour les pays de l'Union européenne de vraiment progresser vers un système de transport durable. La réalisation de ces progrès requiert une meilleure intégration des aspects environnementaux dans tous les domaines de la politique des transports. Ce rapport montre, par le biais de nombreux indicateurs, que le transport devient de moins en moins durable du point de vue environnemental et qu'il faut redoubler les efforts d'intégration.

10953

**Assessing the benefits of transport**

***(Evaluer les avantages des transports)***

(Paris: OECD Publications Service, 2001-04, 214P.)EN

Cet ouvrage examine l'ensemble des avantages et des coûts économiques des infrastructures de transport. Il présente également une réflexion sur les moyens d'établir des estimations satisfaisantes de l'impact global des investissements prévus sur les économies régionales et nationales. Ce livre montre qu'il faut prendre en compte toutes les imperfections économiques susceptibles de survenir - celles auxquelles le projet devra s'attaquer, notamment la tarification en situation de monopole au niveau local ; celles qui sont liées à l'usage des infrastructures, telles les externalités environnementales ; mais aussi les conséquences non désirées, par exemple les incidences sur le marché local du travail. Il convient également de s'assurer que les avantages ne profitent bien à ceux qui étaient censés bénéficier du projet. Cette publication s'appuie sur des travaux novateurs récemment menés au Royaume-Uni qui propose des moyens d'améliorer les évaluations basées sur la traditionnelle méthode de l'analyse coûts-avantages. Le rapport est complété par des examens d'évaluation de projets de transport en Allemagne, France et au Royaume-Uni ainsi que dans toute l'Europe.

11102

Domergue, P.

**Guérir notre système de transport : diagnostics, remèdes et ordonnances**

(Transports, Paris: Editions techniques et économiques, N.417, 2003-01, P.21-30, ISSN 0564-1373)FR

Le système de transport de l'Union européenne est à la fois utile et malade. Selon le Livre blanc de la Commission européenne de septembre 2001, il représente globalement 10 % du PIB et ses coûts très bas en font un instrument central du développement économique. Ceci a lieu au détriment des hommes et de l'environnement, gravement détérioré par les nuisances des transports. Celles-ci représentent également en Europe de l'ouest 10 % du PIB. Il faut soigner ce système avant qu'il ne se dégrade. La démarche proposée consiste à : 1/ mesurer les nuisances des transports, mesure physique des émissions et évaluation monétaire des coûts externes correspondants; 2/ proposer des remèdes à partir des instruments de politique de transport disponibles; 3/ proposer la politique transport/énergie/environnement optimale pour chaque pays.

11393

Ellwanger, G.

**Kostenwahrheit im Verkehr unterstützt nachhaltige Mobilität**

**(La vérité des coûts du transport favorise une mobilité durable)**

**(Fair transport pricing helps with sustainable mobility)**

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, Vol.52, N.5, 2003-05, P.281-289, ISSN 0013-2845)DE

11717

**Est goes east : External costs of transport in Central and Eastern Europe**

**(Les coûts externes des transports en Europe centrale et orientale)**

(Wien: Austrian Federal Ministry of Agriculture, Forestry, Environment and Water Management. Division V/5 Transport, Mobility, Human Settlement and Noise, 2003?, 19P.)EN

11722

**Renewals of railways as a key contribution to sustainable development, Warsaw, 11-12 September 2003**

**(Revitalising the railways: a key contribution for sustainable development, Warsaw, 11-12/09/2003)**

**(La revitalisation des chemins de fer : une contribution déterminante au développement durable, Varsovie, 11-12/09/2003)**

(Varsovie: PKP, 2003-09, 86P.)EN

Les interventions lors de cette conférence ont porté sur les thèmes suivants : impact des coûts externes sur l'environnement, rôle du transport ferroviaire dans la création du revenu national, coûts d'infrastructure ferroviaire, corridors de transport de l'OSJD, instruments politiques d'internalisation des coûts externes, l'avenir des chemins de fer, rôle des transports régionaux et de banlieue, la contribution des chemins de fer à l'avenir des transports dans les pays d'Europe centrale et orientale, le modèle suisse de politique des transports.

12111

**External costs: Research results on socio-environmental damages due to electricity and transport**

**(Coûts externes: résultats de recherche sur les dommages socio-environnementaux causés par l'électricité et les transports)**

(Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, EUR 20198, 2003, 24P.)EN

Résultats de la recherche européenne menée dans le cadre du projet ExternE d'évaluation du coût des nuisances générées par la production d'électricité et les transports (principalement routier et ferroviaire).

12282

Rathery, A. et Perkins, S.

**Comment réformer les taxes et les redevances dans les transports ? le point de vue de la CEMT**

(Transports, Paris: Editions techniques et économiques, N.423, 2004-02, P.13-22, ISSN 0564-1373)FR

Afin d'aider à la mise en place d'un nouveau système de taxes et de redevances plus cohérent permettant d'assurer une meilleure efficacité et durabilité du transport, la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) a défini les stratégies que les pouvoirs publics devraient mettre en œuvre à l'égard des coûts externes des transports et a apporté une contribution importante quant au calcul de ces coûts. Plus récemment, elle a centré ses travaux sur la réforme de la fiscalité applicable au secteur des Transports. Afin de formuler des propositions significatives, elle a commandé deux études : la première réalisée en 2000, et publiée sous le titre "Taxation efficiente des transports", visait à décrire ce que pourrait être un système efficient de taxation dans les transports. La deuxième, "La réforme des taxes et des redevances dans les transports" a été publiée en 2004. Les résultats de ces deux études sont présentés dans cet article.

12389

Flege, D. et Pippert, M.

**Das Gute verbessern: Umweltwettbewerb der Eisenbahn**

**(Améliorer ce qui est bien : comparaison des performances environnementales du transport ferroviaire)**

(Güterbahnen, Düsseldorf: Alba, N.1, 2004, P.32-37, ISSN 1610-5273)DE

Allianz pro Schiene E. V est une alliance unique de syndicats, d'associations pro-environnement, associations de consommateurs et de passagers ainsi que de 39 entreprises de la branche ferroviaire. Pour la première fois en 2004 la fédération a mis en place une comparaison des performances environnementales du transport ferroviaire (comparaisons des bonnes pratiques des entreprises ferroviaires). Allianz pro Schiene rejette le projet de la directive relative au rapprochement des systèmes nationaux de péages et de droits d'usage liés à l'utilisation de l'infrastructure routière de l'UE qui favorise la route au détriment du rail.

13005

**External costs of transport: Update study**

**(Coûts externes des transports: étude actualisée)**

(Paris: UIC, 2004-10, 198P.)EN

Cette étude, réalisée par les instituts INFRAS et IWW est une actualisation de l'étude conduite en 2000 et porte sur le même ensemble géographique (UE, Suisse et Norvège). Elle a permis d'affiner la méthodologie tout en conservant des approches similaires afin de garantir la compatibilité des deux études. Elle fait en outre référence à de nouveaux travaux sur les coûts externes comme UNITE et ExternE. Les bases de données ont également été améliorées.

13021

**External costs of transport: Update study. Summary**  
**(Coûts externes des transports: étude d'actualisation. Document de synthèse)**  
**(Externe Kosten des Verkehrs: Aktualisierungsstudie. Zusammenfassung)**  
(Paris: UIC, 2004-10, 17P.)ENFRDE

Synthèse de l'étude réalisée par les instituts INFRAS et IWW qui est une actualisation de l'étude conduite en 2000 et porte sur le même ensemble géographique (UE, Suisse et Norvège). Elle a permis d'affiner la méthodologie tout en conservant des approches similaires afin de garantir la compatibilité des deux études. Elle fait en outre référence à de nouveaux travaux sur les coûts externes comme UNITE et ExternE. Les bases de données ont également été améliorées.

13057

Nash, C. et Shires, J. et Matthews, B.

**The EU transport policy white paper: an assessment of progress**  
**(Livre blanc de la politique des transports de l'Union Européenne : évaluation de sa mise en oeuvre)**  
**(Weißbuch "Die europäische Verkehrs politik": eine Bestandsaufnahme)**  
(Bruxelles: Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), 2004-07, 80P.)EN

Le but de cette étude est d'évaluer les progrès de la mise en oeuvre des politiques énoncées dans le "Livre Blanc sur la Politique Européenne des Transports" paru en 2001. Dans un premier temps, les principaux objectifs du Livre Blanc sont rappelés (rééquilibrage entre les différents modes de transport, élimination des goulets d'étranglement, repositionnement des usagers au coeur de la politique des transports et gestion de la globalisation du transport). Plus de 50 mesures sont proposées en vue de réaliser ces objectifs. En ce qui concerne le mode ferroviaire les principaux objectifs sont l'accroissement de la concurrence au sein du secteur ferroviaire, la promotion de la concurrence entre les modes qui soit "socialement efficace", la création de nouvelles infrastructure ferroviaires. Les progrès effectués pour chacun de ces objectifs sont analysés dans le cadre de cette étude.

13072

**The true costs of transport: time to act**  
**(Les coûts réels du transport : il est temps d'agir)**  
(Paris: UIC, 2004-10, 8P.)EN

Cette brochure présente l'étude "External Costs of transport, update study / Coûts externes des transports, étude actualisée" réalisée par les instituts INFRAS et IWW.

13187

**External costs: the true costs of transport in Europe**  
**(Les coûts externes: les véritables coûts des transports en Europe)**  
(Paris: UIC, 2004-10, NP.)EN

Ce CD-ROM contient la version anglaise des rapports External costs of Transport réalisée par IWW et INFRAS en 2000 et en 2004, les communiqués de presse diffusés par l'UIC et la CER ainsi que la brochure Time to act.

13188

***Facts on competition in the European transport market (FACORA): Fact finding study***

***(Etude sur les conditions de concurrence sur le marché européen des transports (FACORA))***

(Paris: UIC, 2004-11, 151P.)EN

L'étude FACORA examine les principales distorsions de concurrence qui existent sur le marché européen des transports. Les principaux indicateurs permettant d'examiner les conditions de concurrence sont : les niveaux différents des coûts externes générés; les différences de fiscalité; les différences dans les systèmes de prix et de tarification de l'usage de l'infrastructure; les différences dans les contributions et subventions du secteur public; les différences dans les réglementations sociales, règles de sécurité. A la lumière de ces différents indicateurs, il ressort que le transport ferroviaire est fortement pénalisé en termes de conditions de concurrence.

13376

Ellwanger, G.

***Externe Kosten des Verkhers jetzt internalisieren!***

***(Il faut internaliser maintenant les coûts externes du trafic)***

***(Now's the time to internalize external transport costs)***

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, Vol.54, N.1-2, 2005-02, P.62-67, ISSN 0013-2845)DE

L'évolution actuelle du trafic s'oppose à une mobilité durable. La contribution du trafic au changement climatique, en particulier, doit être réduite de façon draconienne. A cet effet, une étape décisive serait l'internalisation des coûts externes causés par le trafic. Cet article montre les rapports de grandeur des coûts externes dus aux différents modes de transport. Les coûts externes moyens du trafic routier sont à peu près quatre fois plus élevés que ceux du trafic ferroviaire. L'auteur recommande une combinaison d'instruments, afin d'influencer le choix des moyens de transport en faveur d'une mobilité durable.

13433

***The contribution by the railways and the public transport to a sustainable future***

***(La contribution des chemins de fer et du transport public au développement durable)***

(Paris: UIC, 2002-08, )EN

Ce CD ROM a été réalisé par l'UIC, l'UITP, la CCFE et l'UNIFE à l'occasion du sommet mondial pour le développement durable qui s'est tenu à Johannesburg du 26 août au 4 septembre 2002. Il rassemble les différentes brochures produites par ces organismes au sujet des enjeux environnementaux des transports. Il inclut également le rapport préparé à l'intention de l'UNEP "Industry as a partner for sustainable development: railways".

13508

Quinet, E.

***Peut-on se fier aux calculs de coûts externes?***

(Transports, Paris: Editions techniques et économiques, N.429, 2005-01, P.5-14, ISSN 0564-1373)FR

De nombreuses évaluations des coûts externes des transports ont été publiées en Europe au cours des dernières années. Leur dispersion est grande et peut mettre en doute leur fiabilité. Le but de cette étude est d'analyser le cours de cette dispersion et de mesurer l'importance relative de la spécificité des situations, de la nature des coûts calculés et des incertitudes d'ordre scientifique liées aux méthodes de calcul. Il apparaît que ce dernier facteur de dispersion est nettement plus faible que les autres, ce qui plaide en faveur de la fiabilité des estimations en cause, sous réserve de les utiliser dans leur domaine de définition.

13785

Eisenkopf, A.

**Der intermodale Wettbewerbsrahmen der Verkehrspolitik: Systematische Nachteile für den Schienenverkehr?**

***(Le cadre de la concurrence intermodale fixé par la politique des transports: inconvénient systématique pour le transport ferroviaire?)***

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehr, VOL.57, N.3, 2005-03, P.71-76, ISSN 0020-9511)DE

Pour l'auteur il n'existe pas de distorsion systématique de concurrence au détriment du transport ferroviaire en Allemagne.

14008

**La estrategia ambiental de Renfe, pilar basico del desarrollo sostenible**

***(La stratégie environnementale de Renfe, pilier de base du développement durable)***

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol.16, N.323, 2005-07, P.20-22)ES