

Perspectives de réflexion sur les transports, leur atteinte à l'environnement, et la taxe carbone:

a. internalisation des coûts externes dans les transports dans le droit fil de la communication très/trop prudente de la commission de juin 2008:

L'exercice, s'il est bien contrôlé et à haut niveau pour chaque mode, devrait mener en principe à des grilles de mises à niveau correctes des coûts de transport de chaque mode à la t.km: Idéalement, ces grilles devraient être adaptables, et pour chacun des modes considérés, à l'environnement dans lequel le vecteur de transport se trouve (zones urbaines ou dégagées, à l'attente dans une zone congestionnée ou pas, un chemin de transport large et dégagé ou pas, et à des heures ou périodes usitées ou pas)

Ces grilles mises à la disposition des états membres responsables par la Commission, pourraient ensuite leur permettre **à taxation égale** (taxe d'effet global neutre) à celle d'aujourd'hui de mettre en place **grâce aux moyens ITS, qui existent d'ores et déjà**, un système de péréquation qui permettrait **au marché de trouver** pour chaque chaîne de transport une combinaison des modes et un itinéraire le plus économique possible, tout en garantissant alors qu'elle soit la moins nocive possible.

Evidemment, il serait préférable que la Commission prenne l'initiative de la régulation d'un tel système mais un observateur attentif aura compris que son heure n'est pas encore venue, comme celle de la communautarisation de la fiscalité.

Cette approche pourrait évidemment être valable quelque soit le transport, de marchandises ou passagers, quel que soit son mode, et qu'il soit d'ordre industriel ou privé (transport aérien et voitures compris).

Le transport maritime à courte distance, les autoroutes de la mer, la navigation intérieure et les ports européens les moins utilisés y trouveraient surement leur compte, en tous cas une meilleure utilisation que celle d'aujourd'hui; il en irait de même pour les transports collectifs par voie ferrée.

b. La diminution des émissions et la réduction de notre facture d'hydrocarbures importés:

trois constatations liminaires:

- Il n'aura échappé à personne que le faible coût du transport maritime international est un des vecteurs de désindustrialisation des économies socialement responsables. Il se trouve qu'il est devenu le premier pollueur en valeur absolue sur mer (ce qui n'est pas à risque, car peu perçu par l'homme de la rue) et dans les ports (ce qui par contre est devenu politiquement problématique)

- Les chaînes de transport utilisant majoritairement le transport routier contribuent à la congestion du réseau et obligent à de coûteuses infrastructures (tunnel sous les Alpes ou les Pyrénées peut être moins nécessaires si les marchandises arrivent directement dans les ports méditerranéens,...)

- La dépendance extérieure et la facture pétrolière deviennent des risques économiques et politiques majeurs.

Comment alors réduire cette pollution et ces dépendances?

Une Taxation au Carbone Ajouté (TCA) qui pourrait également être à fiscalité globale neutre, **en en remplaçant d'autres surannées**, viendrait grever toutes les chaînes de transport non vertueuses. **Elle favoriserait à la fois la production indigène et sa proximité de la consommation..et contribuerait sans doute à combattre les délocalisations et favoriser l'emploi dans des zones sinistrées comme les régions côtières.**

c. Elle pourrait être appliquée sur le territoire européen comme suit :

Mode maritime: seulement à l'import que le navire soit hauturier ou short sea par une taxe au navire perçue à l'entrée du port européen; son assiette serait fonction de la puissance du navire, du type de carburant utilisé pendant la plus grande partie du voyage, de la distance parcourue et de la vitesse moyenne du trajet. Viendrait s'adjoindre à ce calcul une prise en compte du temps de séjour au port fonction des mêmes paramètres mais relative aux moteurs auxiliaires/mode d'énergie utilisés pendant l'escale. Les opérateurs seraient libres du mode de recouvrement de ce coût, mais les ports seraient tenus d'enregistrer et de faire rapport à la puissance publique des revenus ainsi collectés.

Mode fluvial: taxe à l'heure de marche du moteur, fonction de la puissance et du carburant utilisé. Vitesses limites observées et contrôlées.

Mode Rail: taxe énergie uniforme au km parcouru de chaque motrice fonction de sa puissance et de l'énergie utilisée avec distinction selon les vitesses de chaque type; à répartir sur les usagers dans les tarifs

Mode aérien : taxe perçue à l'aéroport à l'heure de fonctionnement des moteurs, fonction de la consommation de l'aéronef et du carburant utilisé à répartir sur les passagers et/ou le fret .

Mode routier : taxe à la cylindrée et au km parcourus, vitesse limites contrôlées efficacement et pour tous. Peut être automatiquement déduite (comme on le fait aujourd'hui à Singapour) par une obligation pour chaque véhicule (camions et voitures) d'être muni d'un récepteur GPS-GALILEO, et d'un calculateur très simple avec technologie disponible aujourd'hui, couplé à un compte bancaire et qui module la taxe en fonction du parcours, de son heure, de la voie empruntée, & du trafic qui y circule. Ce calculateur peut réceptionner et s'adapter automatiquement aux modulations tarifaires locales ou régionales qui s'imposent.

Jean Trestour

1150 Bruxelles

NB : cette note date de l'été 2008, et à l'époque n'avait suscité aucune réaction de fonctionnaires (sauf de ceux qui savent de quoi ils parlent, et/ou qui ont pris le temps d'y réfléchir). Aujourd'hui, que constatons nous ? La réflexion a fait son chemin dans quelques états membres ; la nécessité d'agir s'impose ; mais ceux-ci mettent en place des politiques toutes différentes !

A qui la faute ? Une commission au ventre mou n'a pas fait son travail pour des tas de raisons qu'il est inconvenant de citer, mais que tout le monde connaît ! elle va maintenant devoir trimer dur, et pendant de nombreuses années pour essayer de corriger toutes les inhomogénéités que cela ne va pas manquer de créer en Europe!

NNB : combien de tunnels devons-nous encore essayer de percer (les écologistes et autres citoyens de bon sens vont être difficiles à convaincre) à travers les Alpes pour acheminer un trafic Nord-Sud qui aurait du être directement livré d'Extrême-Orient dans les ports du Sud ?

NNNB : heureusement le bon sens finira par l'emporter ; mais ça coûterait tellement moins cher de faire bien du premier coup !