**Développement durable : Transports et Externalités.**

Actuellement, dans le cadre des orientations du Grenelle Environnement, la France développe une nouvelle alternative pour le transport des marchandises outre que la route. En effet, la SNCF et le gouvernement essayent de renforcer l’utilisation du rail afin d’éviter les externalités négatives dues au trafic routier. Le rail devrait donc devenir « une nouvelle route pour la France ».

On retrouve deux catégories de moyens de transport : d’une part pour les personnes, comme la route (80%), l’avion (8%) ou le rail (6%). D’autre part on retrouve des moyens destinés au transport des marchandises comme la route (44%), le transport maritime et fluvial (42%) ou le rail (10%) (en Europe d’après la Commission Européenne).

Les externalités désignent une situation économique dans laquelle l'acte de [production](http://fr.wikipedia.org/wiki/Production) d'un [agent](http://fr.wikipedia.org/wiki/Agent_%C3%A9conomique) influe positivement ou négativement sur la situation d'un autre agent non-impliqué dans l'action, sans que ce dernier  n'ait à payer pour les dommages/bénéfices engendrés. En ce qui concerne les transports, elles se traduisent en termes de coûts d’entretien des infrastructures, de coûts induits par la pollution de l’air, le réchauffement climatique, le bruit et les embouteillages. Au Royaume-Uni par exemple, le coût moyen par voiture est d’environ 14 pence/km pour l’ensemble des externalités (selon le document étudié).

**I) La taxation sur le transport au Royaume-Unis : un enjeu budgétaire et environnemental**

L’utilisation de véhicules individuels crée des externalités qui atteignent l’ensemble de la population, nous présenterons pour comprendre ce problème dans un premier temps ces externalité pour ensuite expliquer le système de taxation utilisé au Royaume-Unis pour y répondre. Un système de taxation qu’il conviendrait d’améliorer dans les années à venir pour répondre aux véritables enjeux, tant sociaux qu’environnementaux.

**Les externalités des transports**

L’utilisation d’une voiture crée de nombreuses externalités. Les plus visibles sont liées au coût de l’entretien des routes, au coût pour la sécurité sociale (maladies respiratoires, cancer…), au bruit ainsi qu’aux embouteillages. Il ne faut pas non plus ignorer le coût écologique de la pollution automobile qui, via les émissions de CO2, provoque le réchauffement climatique et un déséquilibre de l’écosystème.

Pour faire payer ces externalités aux automobilistes, il faut les chiffrer. Une étude menée par Sansom en 2001 chiffre ces externalités à 11,5p/km pour la fourchette basse et 15,5p/km pour la haute avec en principale charge les embouteillages qui représentent entre 9,71 et 11,16p/km. Ces coûts sont plus importants dans les villes, une étude du département des transports a montré en 2006 qu’un kilomètre parcouru en ville (56p/km) a un cout beaucoup plus important qu’un à la campagne (2p/km).

Il apparait donc nécessaire pour répondre à ces problème de taxé de manière adéquat chaque véhicule en fonction de sa consommation, du type de combustible utilisé ainsi que de sa localisation.

**Les taxes sur les transports au Royaume-Unis.**

Les taxes sur les transports ont plusieurs rôles. Premièrement elles sont une importante ressources pour le budget de l’Etat, la taxation de l’essence et du diesel représentent au Royaume-Unis 24,9 milliards de livres ce qui représente 4,5% du budget. Deuxièmement ces taxes servent à faire payer aux utilisateurs de voiture les externalités négatives qu’ils provoquent et que l’on a décrites précédemment. Enfin ces taxes ont pour but d’inciter les individus à moins consommer d’essence et ainsi réduire la dépendance des Etats envers les pays producteurs de pétrole.

L’on observe au Royaume-Unis un doublement de la fiscalité entre 1990 et 1999 : depuis cette période le montant des taxes se fait rattraper par l’inflation provoquant donc une baisse en monnaie constante de celle-ci. L’Angleterre est également le seul pays à avoir une taxation égale entre le diesel et l’essence. Malgré cette baisse de la fiscalité le Royaume-Unis est le pays avec la fiscalité la plus lourde sur l’essence à 67% contre 57% en moyenne dans l’Europe des 25.

**Le nouveau rôle de cette taxation : un enjeu environnemental**

Des fiscalités vertes à travers la taxation des transports qui sont les premiers émetteurs de CO2 sont apparus en raison de la lutte contre le réchauffement climatique. Ainsi le GPL et biocarburants sont moins taxés dans le but d’inciter les utilisateurs à les utiliser. Une taxe annuelle sur les voitures les plus émettrice de CO2 est également apparue en 2001 pouvant aller jusqu’à 400£ (450€) par an. En 2000 34% des voitures neuves émettait plus de 186g de CO2/km contre 21% en 2006 et la proportion de voitures émettant moins de 150g de CO2/km est passé de 19 à 37%. Il existe cependant des doutes sur la causalité directe de cette mesure et de ces résultats en raison des progrès technique et de la sensibilisation de la population.

**Un système optimal d'imposition du transport routier**

Les systèmes d'imposition en œuvre au Royaume Uni ne tiennent pas comptes des horaires durant lesquels les usagés du réseau routier se déplacent, des itinéraires qu'ils empruntent et des distances qu'ils parcourent. Pour faire payer les externalités négatives aux agents qui les produisent, il faudrait mettre en place un système qui permet de suivre chaque usager routier dans ses déplacements. Cependant cela frôlerait l'espionnage et n'est pas concevable dans un pays comme le Royaume Uni. Néanmoins, les mesures règlementaires déjà mises en place présentent un certain nombre d'avantages, mais sont également en partie incohérentes:

* la Vehicle Excise Duty (VED) incite à l'achat de véhicules moins polluants. Mais il n'est pas certain que ce ne soit pas imputable au progrès technique qui permet aux groupes automobiles à produire des véhicules moins polluants! Et il faut aussi que des véhicules moins polluants soient disponibles et que les usagers puissent les payer.
* Les taux d'imposition du Diesel et de l'essence sont identiques (50,35 pence/litre) ce qui est normal, car l'un est aussi polluant que l'autre. De plus les taxes sur les carburants ne sont pas définies par des taux, mais par des montants fixes. Cela fait que les taxes n'augmentent pas lorsque le prix du pétrole augmente, ce qui fâche dans d'autres pays européens!
* La taxe sur les véhicules utilitaires des entreprises est devenue plus efficiente depuis sa réforme de 2002/2003, car elle récompense maintenant les managers responsables.

Un système assez récent dans plusieurs pays européens et qui vise à réduire la pollution dans les villes, est la taxation des usagers routiers lorsqu'ils accèdent au centre-ville. Ce dispositif encourage les citoyens à faire usage des transports en commun. Il a été mis en place à Londres par exemple.

**Un système d'optimisation des taxes sur le transport routier:**

A défaut de pouvoir mettre en place un système optimal de taxation des externalités du transport routier, on peut faire mieux avec les taxes qui existent déjà. Selon les études, l'impôt sur le carburant optimal au Royaume Uni serait de 18 pence/litre. Et pourtant la taxe en vigueur est de 50,35 pence/ litre. On parle également beaucoup des carburants bios, dont le Royaume Uni vise l'extension à 5% des carburants sur le marché pour 2010. Faut-il les taxer moins que les carburants traditionnels? On peut s’interroger sur l'incidence réelle de ces carburants « verts ». Ils sont moins polluants à la consommation, mais leur production peut conduire à la déforestation et donc à un déséquilibre de la biosphère. Ils ne représentent pas une véritable solution aux enjeux environnementaux.

**Les mesures environnementales prises à Londres et leurs conséquences sur l'environnement**

Parmi les mesures possibles, Londres a innové en 2003. La ville a introduit une taxe d'entrée dans la ville. Cette taxe est payée par les automobilistes voulant accéder à une zone de 21 kilomètres carré dans le centre de Londres. Cette mesure est censée dissuader les personnes habitant à la périphérie, d'entrer dans la ville avec leur voiture; et ainsi favoriser l'utilisation des transports en commun et des trains. De £5, la taxe est passée en juillet 2005 à £8. Celle-ci n'étant pas appliquée la nuit, mais seulement entre 7h et 18h30. De plus, cette mesure ne concerne pas toute la population. En effet, de nombreuses exonérations de taxe ont été accordées. Par exemple, les taxis, les ambulances et les bus notamment, ne payent pas le péage. Ensuite, les habitants de la zone ont obtenu une réduction de 90% de la taxe.

Cette taxe a eu plusieurs conséquences positives sur l'environnement. Tout d'abord, les Londoniens ont pu constater une baisse de la circulation de 20% depuis la mise en place du péage. Ensuite, la taxe a réduit les embouteillages de 8%. Enfin, la production de CO² a diminué de 16% à l'intérieur de la zone depuis 2003. Avec le succès de cette mesure, la zone a été agrandie à l'ouest de la ville, en février 2007. La taxe à l'entrée de la ville a eu donc un réel impact sur la circulation en voiture, et ainsi sur l'environnement de la région londonienne.

Le Royaume-Uni a donc mis en place un système de taxes environnementales sur le trafic routier assez complexe, mais qui s’est avéré relativement efficace, en particulier en ce qui concerne la ville de Londres. D’autres pays européens adoptent de plus en plus de règlementations du même genre, dont la France, qui a multiplié ses engagements depuis le Grenelle de l’Environnement en 2007.

**II) Et la France dans tout ça ?...**

**Les mauvais chiffres de la France en matière de transports**

Les émissions de CO² sont la principale cause du réchauffement climatique. Mais les gaz d'échappement ont également des conséquences sur la santé des habitants. Ainsi une étude de l'inserm a démontré que les enfants habitants depuis plus de huit ans en agglomération étaient deux fois plus nombreux à souffrir de l'asthme. Les polluants atmosphériques entraînent des irritations dans les voies respiratoires et des infections respiratoires.

Le secteur des transports comprend le transport maritime, le transport aérien, le transport ferroviaire et le transport routier. C'est le transport de marchandises et le transport particulier. Ce secteur est le premier consommateur d'énergie, en France. Il représente 68% de la consommation de produits pétrolier. Or, pour 300 litres d'essence consommée, une tonne de CO² est émise. En France, c'est donc, aussi la première source d'émissions de gaz à effets de serre, avec 34 % des émissions de CO².

Le transport routier, comprenant marchandises et passagers, représente 80% de la consommation d'énergie du secteur. Malgré la hausse des prix de l'essence et les progrès techniques obtenus en matière de transport, les émissions de CO² du secteur des transports stagnent depuis 2001, à un niveau 17% supérieur à celui de 1990. Ce phénomène s'explique par la compensation de la diminution des émissions par véhicules par l'accroissement du trafic. Enfin, en ville, 60% des déplacements se font en voiture particulière.

L'émission de CO² n'est pas la seule externalité négative des transports. D'autres polluants atmosphériques sont dégagés par les transports, comme le monoxyde de carbone (CO), les particules (PM), et le plomb (Pb).

**Quelles sont les mesures mises en œuvre en France pour réduire la circulation automobile ainsi que ses externalités ?**

Depuis plusieurs années, les mesures visant à réduire le trafic routier et les émissions de CO2 qu’il induit se multiplient sur tout le territoire français. Ces mesures peuvent être des initiatives des villes, des collectivités territoriales, de l’Etat, ou parfois d’associations. De natures règlementaires ou incitatives, elles cherchent le plus souvent à promouvoir un mode de transport alternatif, plus écologique, et donc plus durable.

La promotion de transports alternatifs à la voiture peut prendre de nombreuses formes. Ce peut être des “coups publicitaires”, sans mesures contraignantes mais plutôt incitatives. Exemple en est la « semaine de la mobilité » 2009, où de les collectivités locales diminuent le prix des transports en commun (parfois gratuits) et organisent de nombreuses manifestations (ateliers, forums…) sur le thème du développement durable et de la sécurité routière. Cette semaine a pour but de réduire l’émission de gaz à effet de serre ainsi que le nombre d’accidentés de la route. Sur le même modèle, des semaines du covoiturage sont également organisées au cours de l’année dans différentes régions. Dans les mesures incitatives peuvent également être rangés tous les investissements réalisés pour développer de nouveaux modes de transports : le vélo libre-service, ou encore le tramway, se sont multipliés ces dernières années, en particulier dans les grandes villes, pour compléter des lignes de métro ou de bus surchargées, et surtout pour limiter la circulation automobile en ville. D’autres investissements lourds ont été effectués pour améliorer ou réhabiliter les liaisons ferroviaires vers et entre les grandes villes et les zones périurbaines, (ex : ligne TER Aix-Marseille, ligne TGV entre Lyon-Turin). Une autre mesure intéressante qui mérite d’être étudiée, est la création de parking de dissuasion : il s’agit de parking situés en périphérie de la ville, où le tarif forfaitaire comprend un ticket de bus aller-retour entre le véhicule garé et le lieu de travail. A tout cela s’ajoute les règlementations en matière de vitesse sur routes et autoroutes les jours de pic de pollution (réduction de la vitesse de 30km/h en général).

Mais les mesures phares du Gouvernement pour dissuader les automobilistes de prendre leur voiture restent les taxes. Ces taxes sur les transports, directes ou indirectes, sont nombreuses, et sans doute appelées à se multiplier. La plus importante d’entre elles s’appelle la TIPP (pour Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers) : d’après les données du Ministère de l’Ecologie, pour un litre de gazole payé 0,99€ (prix observé le 26 janvier 2009), le montant de la TIPP s’élève à 0,45€, soit plus de 45% du prix. Plus une TVA à 19,60%. En comparaison, à Malte, où le prix du gazole observé à la même date est identique, la TIPP n’est que de 0,25€ avec une TVA à 18%. Pour la moyenne de l’UE avec le même produit à la même date, mais un prix moyen de 0,93€, la TIPP monte à 0,35€ (soit environ 37% du prix). Les péages routiers, bien qu’ils ne soient pas à proprement parler une taxe, participent aussi à la renonciation des citoyens à prendre leur voiture. Dernière mesure vedette, récemment validée par le Président de la République et qui entrera en vigueur à partir de 2010, la “contribution carbone” : cette “contribution”, d’un montant de 17€ par tonne de CO2 (revalorisé chaque année jusqu’à atteindre 100€ la tonne de CO2), entraînera un surcoût sur les carburants de 0,4 à 0,5€/L, mais sera partiellement redistribuée directement aux ménages sous forme d’un chèque vert pour les non-imposables, ou indirectement via une déduction d’impôts pour les ménages imposables (cf. tableau encadré ci-après). Le montant du remboursement variera en fonction du lieu d’habitation et de travail (zone rurale ou urbaine) et du nombre d’enfants à charge pour la famille.

Des points positifs sont à noter tout de même : certains véhicules moins pollueurs se voient attribué un bonus écologique allant jusqu’à 5000€ selon le type de moteur et la quantité de CO2 rejeté. Les véhicules les plus polluants pourront se voir sanctionnés d’un malus compris entre 200 et 2600€ (cf. [www.laprimealacasse.fr](http://www.laprimealacasse.fr)). Malgré tout, il faut encore accentuer les efforts pour lutter contre la prolifération automobile.

**La route est encore longue…**

De nombreux projets sont également à l’étude, voire déjà sur les rails, en ce qui concerne la réduction des flux de transports routiers et de leurs effets sur l’environnement. La volonté la plus forte exprimée par le Gouvernement est de développer massivement le transport ferroviaire : pour le transport de marchandises, il s’agit d’augmenter « la part du fret ferroviaire de 25% » d’ici 2012 (engagement n°37 du Grenelle de l’Environnement) et de développer le ferroutage à l’aide de « 2 millions de camions transférés soit environ 50 % du trafic, et à terme l’intégralité » (engagement n°40). Mr Borloo a d’ailleurs annoncé en septembre 2009 que l’Etat débourserait 7 Mds d’euros d’ici 2020 pour ce plan. En ce qui concerne le transport de voyageurs, une « mise à niveau préalable du réseau classique existant » est nécessaire (participation de l’Etat et des collectivités à hauteur de 400M d’euros), ainsi qu’un doublement du réseau de lignes à grande vitesse (engagements n°26 et 27). Sur ce dernier point, le Grenelle de l’Environnement propose « 2000 kilomètres de Lignes à Grande Vitesse supplémentaires lancées d’ici à 2020, [et une] étude de 2500 kilomètres supplémentaires à plus long terme » pour un investissement public de 16 Mds d’euros. A cela s’ajoute 35 Mds pour l’allongement des lignes franciliennes et la modernisation du système de transports dans le cadre du projet Grand Paris.

|  |
| --- |
| **Impact d'une taxe carbone à 17 euros la tonne de CO2,  par décile de population, en euros**  1253548893_taxe%20cabone%20ravignan.jpg  **Lecture :** une personne faisant partie du dixième de la population ayant le revenu le plus faible (1er décile) et vivant en milieu rural paiera 76 euros de taxe carbone (50 euros liés au chauffage et 26 au carburant). Après redistribution (94 euros en moyenne), elle percevra 18 euros.  (source *: Alternatives Economiques*,) |

Autre mesure potentielle, expérimentée puis adoptée par de nombreuses grandes villes en Europe (de Rome à Stockholm, en passant par Londres), les péages urbains : le Sénat a voté fin septembre un amendement permettant l’expérimentation de ce dispositif dans toutes les villes françaises de plus de 100.000 habitants. Taulé parmi les citoyens, et notamment les habitants des centres-villes, qui perçoivent cela comme un impôt supplémentaire qui vient s’ajouter à une armada fiscale déjà bien trop importante à leur goût. Ils affirment qu’il faudrait d’abord améliorer la qualité des transports en centre-ville, sans quoi ces péages seraient inefficients. A ce sujet, justement, l’engagement n°24 du Grenelle de l’Environnement préconise la création de « 1500 kilomètres de lignes nouvelles de tramways ou de bus protégées venant s’ajouter aux 329 existantes dans les 10 ans. […]Coût des investissements d’infrastructures estimé par le GART : 18 milliards d’Euros. Soutien de l’Etat demandé : 4 milliards d’Euros ». Des investissements massifs dans les nouvelles technologies sont également prévus, en particulier pour les moteurs de voitures (moteur hybride, à hydrogène…) : le but annoncé est de « passer les émissions moyennes de CO2 de l’ensemble du parc automobile en circulation de 176 g CO2/km à 130 g CO2/km en 2020 » (engagement n°15). Dans la même perspective, il convient également d’éduquer les automobilistes à une mobilité plus verte, d’où la « définition d’un programme d’éco-conduite national : expérimentation de voies réservées sur les autoroutes, les entrées, les agglomérations, pour les transports collectifs, le covoiturage et les taxis ainsi que la mise en place éventuelle d’une réduction de la vitesse des véhicules » sur le modèle des Etats-Unis (engament n°17). Enfin, de nouvelles taxes pourraient entrer en vigueur, telle l’éco-redevance kilométrique pour les entreprises de transport ; et un marché national du carbone, bien que n’étant pas à l’ordre du jour, est envisageable à plus long terme.

**Transport et externalités :**

Le transport crée des externalités négatives, mais nous avons tout de même besoin de ces transports, notamment à cause de la mondialisation. Que ce soit le transport de marchandises ou de passagers.

C’est là que réside le paradoxe🡺nous ne pouvons pas mettre un terme à l’utilisation de ces transports 🡺il faut créer des alternatives.

Quelles sont ces externalités ??

-positives

-négatives

Comment y remédier ??

-ce qui a été fait

-ce qu’il reste à faire

Pourquoi ?

-les enjeux de ces externalités.

**Synthèse ferroutage :**

Le transport routier est un moyen de locomotion privilégié pour le transport de marchandises. (en France 90% du tonnage est effectué par la route). Cependant la saturation de la plupart des grands axes et le réveil des consciences quant aux externalités négatives des camions et des automobiles menace directement la pérennité de ce type de transports.

En réaction, de nouveaux types de transports multimodaux ont été développés. Le ferroutage (combinaison route / voies ferroviaires) s’est révélé être une solution de substitution. Il consiste en deux trajets courts par voie routière (au départ et à l’arrivée) et d’un trajet long par voie ferrée.

Ce type de transport comporte de nombreux avantages :

* Il permet de délester le réseau routier du trafic longue distance.
* Il est plus propre
* Il limite les risques en cas de transport de matière dangereuse

Mais reste limité :

* Le ferroutage présente une faible rentabilité pour la SNCF due à l’écart entre la qualité du service offert et les exigences de la demande
* Les tarifs pratiqués sont supérieurs à ceux de la route
* Le changement de mode de transport à un impact sur l’organisation générale de l’entreprise
* Rentabilité à partir de 500 kms
* Perte de flexibilité car l’entreprise est dépendante des horaires du train
* Nécessite des infrastructures pour stocker les conteneurs, charger et décharger donc des frais annexes.

Le ferroutage qui pourrait permettre de desenclaver.

Taxe ecologique, taxe carbone…

Normes à venir en matière d’environnement

Bonus ecolo pour acheter une voiture

Agrocarburant

Quid du transport maritime

Qui du transport aérien

JC Decaux efficacité velib

Voitures electriques ( potentiel et limite)

PUIS

Les enjeux économiques et sociaux du transport : externalité positive

Quid du transport dans les pays en voie de développement ce n’est pas leur priorité.

Impact sociétal : accidents, Morts.

Semaine de la mobilité. Economie ;

Les externalités négatives des transports sont de diverse nature, et affectent tout aussi bien les individus que l’environnement.

Les impacts environnementaux sont souvent mis en avant par la communauté internationale, car ils sont à l’origine en partie du réchauffement climatique. Les transports sont en effet le deuxième émetteur de gaz à effet de serre, notamment du CO2, responsable du « trou dans la couche d’ozone ». Les transports tendent également à modifier les paysages et à détruire les écosystème, soit par la pollution liée à leur utilisation, soit par la construction des infrastructures nécessaires à leur bon fonctionnement, comme par exemple la construction d’autoroutes etc.

Il existe également des impacts sur la santé publique, puisque l’on a constaté une forte augmentation des maladies respiratoires

**L’enjeu des transports** dans les pays en voie de développement est également très important, et ce pour deux raisons principales. D’une part, la population de ces pays devient de plus en plus nombreuse et d’autre part, ces pays cherchent à se développer en suivant le même modèle que les pays occidentaux. Or, les externalités négatives sont très importantes pour ces pays, et se retrouvent notamment dans les domaines environnemental et sociétal. Il faut d’abord rappeler que les moyens de transports dans de telles zones permettent aux populations locales et rurales d’avoir accès à l’éducation, à la santé et aux débouchés économiques. Ainsi, l’association Transaid agit en faveur de l’accès de ces populations aux transports. Cependant, il est indéniable que la multiplication des transports dans ces pays, si l’on tient compte de l’importance numérique des populations aura un coup non négligeable (si ce n’est déjà le cas) sur l’environnement, et sur la société avec la multiplication des maladies respiratoires et des accidents de la route. Pour faire face à cela, Transaid tente de diffuser la mise en place de bicyclettes ambulances et de motocyclettes ambulances, ainsi que des programmes de formation professionnelle de chauffeurs en vue d’améliorer la sécurité de la circulation et l’usage efficace de transport en général.

Nous savons que les transports ont des répercutions sur la santé de la population. Ainsi, [Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale](http://fr.wikipedia.org/wiki/Agence_Fran%C3%A7aise_de_S%C3%A9curit%C3%A9_Sanitaire_Environnementale) estime qu’entre 6500 et 9500 décès par an sont dus à la pollution et aux maladies respiratoires causées par les transports. En effet, les gaz rejetés par les pots d’échappement sont irritants et peuvent provoquer une altération de la fonction respiratoire et une exacerbation des symptômes chez les personnes ayant une maladie pulmonaire comme l’asthme, une bronchite chronique ou un [emphysème](http://www.doctissimo.fr/html/sante/encyclopedie/sa_1576_emphyseme.htm). De plus, des études menées aux Etats-Unis ont montré une corrélation entre les pics de pollution et les hospitalisations pour pneumonie ou grippe. En ce qui concerne les accidents de la route, il y a eu en 2008 **4443 personnes qui ont trouvé la mort**. De plus, **96 905 personnes ont été blessées en 2008**, dont 4000 ayant eu des séquelles graves. La nécessité de réduire la pollution n’est donc pas suffisante, et pour avoir un développement durable touchant le sociétal il est nécessaire de donner de l’importance à la prévention routière, ce que fait d’ailleurs la France depuis quelques années.

Transport aérien :

L’avion émet en moyenne 19 fois plus de GES que le train. Un aller-retour en Europe équivaut aux émissions d’une petite voiture pendant un an ! Globalement, l’aviation est responsable de 4 % des émissions de gaz à effet de serre d’origine humaine chaque année. Mais sa contribution atteindra minimalement 15 %, dépassant même l’agriculture, d’ici 20 ans. Plusieurs scénarios évoquent même la possibilité qu’elle représente 25 % des émissions d’ici 2030. [Lors d’une rencontre récente au Japon](http://www.aujourdhuilejapon.com/actualites-japon-environnement-l-apres-kyoto-en-discussion-a-tokyo-6003.asp?1=1), les pays présents ont reconnu la nécessité de contrôler les émissions du secteur des transports aérien. Les participants ont compris que « nous avons besoin de la coopération internationale en particulier pour réduire les émissions dans le transport aérien et maritime« , a déclaré le secrétaire-exécutif de la Convention de l’ONU sur les changements climatiques (CNUCC) qui veut inclure ce mode de transport dans le prochain accord Tokyo Plus. Quatre des plus grands transporteurs (Air France/KLM, British Airways, Cathay Pacific et Virgin Atlantic) ont, de leur propre initiative, demandé que le transport aérien soit inclus dans les négociations à venir à Copenhague.

Transport maritime

Le transport maritime présente de nombreux avantages sur ses externalités notamment environnementales. Il est notamment considéré comme le moyen le moins coûteux pour transporter de lourdes charges sur de longues distances. On considère qu’il génère le moins d’émissions nocives par tonne-kilomètre et il affiche les plus bas taux d’accidents et de déversements par tonne-kilomètre. Il est aussi moins bruyant et ne pose pas le problème de voisinage. Mais même si le transport maritime ne représente pas une part importante de la production des GES, qu’il représente plutôt aux yeux de plusieurs une alternative à plusieurs autres modes de transport, il devra lui aussi se soumettre à des investissements importants pour diminuer ses émissions. Selon un [rapport produit par Trucost](http://www.eurosif.org/publications/sector_theme_reports/shipping), commandité par l’Eurosif (regroupement européen des acteurs de la finance responsable), la production mondial de GES du transport maritime équivaut à 1,12 milliard de tonnes, et on projette une croissance de 30 % d’ici 2020. Investir dans ces entreprises, souligne l’étude de Trucost, représente un risque financier : elle calcule que les impacts environnementaux des 11 compagnies étudiées s’élèvent à une dizaine de millions de $. En extrapolant pour l’ensemble de l’industrie, les externalités négatives du transport maritime s’élèveraient à 268 milliards $ d’ici 2020. Selon Trucost, si ces coûts étaient internalisés aux coûts d’opération des entreprises, ils réduiraient de 69 % les gains avant impôts des entreprises maritimes, représentant ainsi un risque financier de long terme pour les investisseurs. Selon l’étude, quatre des onze compagnies étudiées avaient mis en place des stratégies proactives (transparence et mesures de réduction). De plus, pour ce qui est des émissions toxiques, la donne change notamment à cause du carburant. Les voitures roulent avec des carburants hydrocarbures légers, très fortement dessoufrés mais le transport maritime utilise du fuel lourd. Ainsi la marine marchande rejette trois fois plus de dioxyde de soufre (SO2) que le transport routier. Au niveau des particules et des oxydes d'azote ([NOx](http://ecologie.caradisiac.com/Le-noxer-R-mangeur-de-pollution-94)), les émissions du transport maritime se rapprochent de celles du transport routier et elles les dépasseront prochainement. Malgré cela, aujourd’hui, on recherche un  [transport maritime à courte distance](http://www.europe-international.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id_article=583) : c’est la création d’Autoroutes de la mer permettrait de décongestionner les routes pour le transport de marchandises.

**Les Biocarburants**

Les biocarburants sont issus de produits de la biomasse et ont été créés pour se substituer aux carburants polluants issus des énergies fossiles. Cependant, ils comportent de nombreux effets négatifs :

* Ils ne sont pas nécessairement moins polluants que les carburants fossiles car la culture des plantes nécessaire à la fabrication du biocarburant entraîne une pollution
* Destruction des écosystèmes à cause des engrais et des pesticides
* Impact social important dû à la hausse des prix des produits alimentaires

Certes les biocarburants sont inefficaces pour le moment. Cependant, des scientifiques travaillent à la mise en place des biocarburants de troisième génération issus de micro algues qui permettraient de multiplier par trente le rendement des espèces terrestres. Pour le moment, cette idée n’en est qu’au stade expérimental.

**Mise en place de la taxe carbone dans les transports**

La taxe carbone est une [taxe environnementale](http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89cotaxe) sur l'émission de [dioxyde de carbone](http://fr.wikipedia.org/wiki/Dioxyde_de_carbone), [gaz à effet de serre](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gaz_%C3%A0_effet_de_serre) qu'elle vise à limiter, dans le but de contrôler le [réchauffement climatique](http://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9chauffement_climatique). Cette [taxe pigouvienne](http://fr.wikipedia.org/wiki/Taxe_pigouvienne) décourage les émissions [polluantes](http://fr.wikipedia.org/wiki/Polluant) en faisant payer les pollueurs à proportion de leurs émissions. La répercussion de la taxe sur les produits finals augmente leur prix proportionnellement aux émissions qu'a engendrées leur production, favorisant les produits ayant induit moins d'émissions de dioxyde de carbone. Une augmentation progressive et programmée de la taxe peut permettre de guider les investissements sur le long terme, en laissant le temps nécessaire aux consommateurs et aux entreprises pour s'adapter.

Sachant que un quart des émissions de gaz à effet de serre provienne du transport,

79 % en France du fret transporté en France s’effectue par le routier, on peut s’interroger sur les conséquences qu’aura cette taxe sur le secteur et de quelle manière elle va s’appliquer.

Le gouvernement travaille sur deux scénarios concernant l'application de la taxe carbone aux transporteurs routiers, l'un consistant à la faire payer par leurs clients et l'autre à la compenser par une baisse du coût du travail, rapporte jeudi la presse économique.

La taxe carbone entrera en vigueur le 1er janvier 2010 et sera fixée "au départ" sur la base de 17 euros la tonne de CO2. Cela représente notamment 4,5 centimes par litre de fioul et de gasoil, ou 4 centimes par litre d'essence.

dDifférentes pistes ont été étudié pour mettre en application cette taxe.

La première voudrait faire payer aux entreprises du transport leur essence, taxe carbone incluse, mais elles seraient remboursées. Ce serait au distributeur ou à l'industriel qui a fait appel à leurs services de verser directement à l'État le montant de la taxe.

Les transporteurs devraient ajouter sur leurs factures une ligne indicative "taxe carbone", explique le journal.

L’autre possibilité serait de faire payer pleinement la taxe carbone aux transporteurs routiers et de la compenser par "un abaissement du coût du travail sous la forme d'une baisse des charges sociales patronales, voire également des cotisations sociales salariales"

# Méga camions, grosses divergences

Dominique Bussereau, ministre des transports a annoncé en Mars l’expérimentation prochaine de méga camions sur nos routes

Actuellement, les camions peuvent transporter jusqu'à 40 tonnes de marchandises, et mesurer 18,75 mètres. Un méga-camion, comme son nom l'indique, c'est une autre échelle. Jusqu'à 60 tonnes et 25,25 mètres de long. Soit l'équivalent en poids d'un Boeing 737. Attendu par les professionnels du transport, cette idée est en revanche très critiquée par les associations écologiques

L’avantage majeur de ces camions, est qu’étant plus gros, il pourrait transporter plus de fret et permettrait ainsi de n’utiliser que deux méga camions pour 3trois camions normaux. Ce qui permettrait de réduire les émissions de carbone de plus les normes européennes vont dans ce sens.

Le problème est que seul les remorques changent et que les tracteurs restent les mêmes, de plus cela va entrainer une baisse importante des coûts du transport incitant les entreprises à délaisser le ferroutage plus onéreux.

Enfin ces camions plus lourds et plus longs sont plus dangereux que des camions normaux.

**Transports en hausse**

En 2007, 2,2 milliards de passagers ont voyagé par les airs, en hausse de 6,6% par rapport à 2006, qui avait enregistré une hausse de 7,6% par rapport à 2005. La croissance du transport aérien est la plus forte dans les pays émergents, ainsi qu’en Afrique où elle a été de 9,9% en 2007.

Le transport des marchandises est, partout et par tout moyen, en augmentation (chiffres 2006). Par chemin de fer, celle-ci a été de 11% en Chine et 8% en Inde. En Europe, sur les dix dernières années, il a augmenté de 6%, tandis que par la route, cette hausse a été de 35%. Par tonne de marchandises sur une distance similaire, le transport routier consomme quinze fois plus d'énergie que le train.

La voie maritime a transporté 960 millions de tonnes, plus du tiers des marchandises transportées par bateau étant du pétrole brut et les produits pétroliers. 40 millions de tonnes ont été transportées par avion.

**Parc automobile**

Les États-Unis disposent de 40% du parc automobile mondial avec 240 millions de véhicules en circulation et 17 millions de voitures neuves vendues chaque année depuis 4 ans. Vient ensuite l’Europe avec 216 millions en 2004 et 12,45 millions de voitures neuves mises en circulation au cours des dix premiers mois de 2007. En Chine circuleraient 66 millions de véhicules et en 2007, la production a été de 8,8 millions (+22% sur 2006). L’automobiliste des Etats-Unis est le premier consommateur mondial de carburant: 1.637 litres d’essence en moyenne chaque année. La consommation moyenne pour un européen est de 427 litres, elle est de 50 litres pour un Asiatique et 31 litres pour un habitant de l’Afrique subsaharienne.

Le transport maritime est responsable de la mort par 60 000 personnes dans le monde en 2008