

Contribution de VNF à la conférence des experts sur la « contribution climat énergie »

Cette note présente la contribution de VNF à la réflexion générale relative à l'instauration d'une contribution Climat-Energie qui est menée actuellement en France.

VNF est d'ores et déjà engagé dans un certain nombre d'actions pour améliorer la performance énergétique du mode fluvial, notamment par :

- Le développement du report modal vers la voie d'eau par le biais d'un meilleur usage des infrastructures et le développement de nouvelles infrastructures multimodales,
- La diminution de l'intensité énergétique du transport par la biais d'une massification accrue du transport et d'une politique de modernisation de la flotte,
- La valorisation de la performance énergétique du mode à travers des dispositifs innovants de type Certificats d'Economie d'Energie et Projets Domestiques.

Les opportunités pour le transport fluvial liées à la mise en place d'une contribution Climat-Energie peuvent être les suivantes :

- La mise en place d'une taxe relative au CO2 en France permet de donner un signal prix plus réel et global que celui actuellement en vigueur. Cette proposition est en phase avec la perspective d'une internalisation progressive des externalités des modes de transport. Le mode fluvial est le mode de transport terrestre ayant le moins d'impacts négatifs externes.
- La mise en place de cette contribution permet de rationaliser l'effort des transports en facilitant la massification, en diminuant les distances des chaînes de transport et en favorisant une relocalisation des opérations de transport sur les modes les plus économes en énergie.

Des menaces pour le transport fluvial liées à la mise en place d'une contribution Climat-Energie peuvent néanmoins exister :

- La remise en cause de la défiscalisation du carburant utilisé pour le transport fluvial,
- Une distorsion de concurrence majeure vis-à-vis du transport européen et international,
- Un effet d'aubaine majeure favorisant l'achat de carburant à l'étranger,
- Un risque de non accroissement de la compétitivité du mode fluvial si l'assiette de la taxe est identique pour tous les modes et que l'effort de report modal n'est pas valorisé.

A la suite de ces différents éléments, la position de VNF est la suivante :

VNF soutient la mise en place d'une contribution Climat-Energie au niveau national.

Toutefois, pour le secteur des transports, VNF souhaite qu'à terme un système de tarification optimisé soit élaboré.

Ce système de tarification permettrait d'internaliser les externalités dont l'impact climatique et la contribution à l'indépendance énergétique et de circonscrire le risque de distorsion de la concurrence notamment européen.

Cette politique de tarification pourrait prendre en compte les objectifs de politique des transports tels que définis lors du Grenelle de l'environnement et notamment les objectifs de développement des modes alternatifs.

VNF propose à ce titre d'étudier la territorialisation de cette politique tarifaire notamment pour l'appliquer dans les corridors de transport où des capacités de report modal existent et où des investissements en infrastructures multimodales sont effectués.

VNF souhaite enfin que les capacités financières issues de cette contribution Climat-Energie sous la forme d'une tarification dans le secteur des transports soient utilisées pour l'amélioration de la performance énergétique globale du système des transports tant en terme de développement des infrastructures des transports alternatifs qu'en terme d'optimisation de la performance des modes eux même.