

## A cause de la taxe carbone.

Je viens vous parler des voitures électriques, et comment financer un réseau électrifié pour les faire rouler, car je pense que des voitures électriques ne pourront pas rouler, ni se développer, tant qu'on parlera de batteries et de piles à combustible, il faudra bien un jour les faire rouler sur secteur.

On vient de surtaxer l'énergie elle-même, ce que nous allons tous payer, même si c'est reporté a plus tard.

Si on le voulait, ce serait sur tous les produits qui voyagent, que l'on devrait fixer une taxe carbone, en créant un index kilométrique égal à la distance réelle entre leur lieu de production, et le lieu de vente ou de destination, qui serait équivalant à 1/1000 du kilométrage, avec un chiffre derrière la virgule.

Il faut un exemple.

Un produit Français, qui a parcouru moins de 99 km depuis son lieu de production jusqu'au lieu de vente, aurait l'index 0,0 donc pas de taxe carbone, entre 100 km et 199 km, l'index 0,1 il y aurait 0.1 pour mille de taxe a ajouter au prix du produit, le produit vendu à 10 €, passe à 10,01 €, et il resterait forcément à 10 €, ce qui n'est pas si grave pour les consommateurs qui achètent les produits locaux.

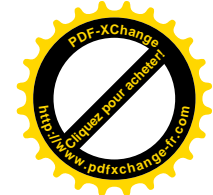
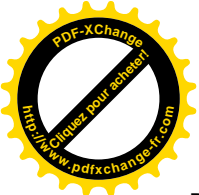
Un produit qui viendrait de chine et qui aurait parcouru 9500 km serait à l'index 9,5 verrait son prix s'envoler, alors qu'on pourrait peut-être le produire en France, cela redonnerait peut-être du travail et de l'espoir à nos entreprises, et à leurs dirigeants.

Prendre 4.5 centimes d'€ par litre de carburant, ce n'est pas un signal écologique, il y a déjà la TIPP, ça finit par faire beaucoup, et cela pèse sur les déplacements à la campagne, mais voilà, ce qui est fait est fait.

Mais, puisque le gouvernement s'engage à redistribuer tout le produit de la taxe carbone, le produit de cette taxe sur les marchandises qui serait forcément imposant, on commencerais par remettre à flot les caisses de retraites, en y injectant 30% de cette taxe, et en faisant l'égalité des caisses indépendantes avec le régime général, c'était au programme présidentiel de Nicolas Sarkozy, et certaines retraites sont toujours misérables.

Cela aurait pour conséquences de redonner de l'espoir aux jeunes, qui pensent que lorsqu'ils auront 65 ans, il n'y aura plus rien pour eux dans les caisses.

Il faudrait aussi mettre 30% sur les cotisations sociales des salaries, et des travailleurs indépendants, afin de diminuer le fameux trou de la Sécu, et d'augmenter les rémunérations du travail, et non pas de diminuer seulement les charges des entreprises, ce serait la taxe carbone et sociale.



Puis pour les 40 % restants, il faudrait les investir dans des programmes qui ne polluent pas, la voiture électrique par exemple, si on fabrique l'électricité à partir du nucléaire ou énergies renouvelables, il n'y aura pas d'émissions de CO<sup>2</sup>.

Je n'ai rien inventé, ni rien à vendre, mais en se servant des technologies actuelles, je pense que l'on devrait pouvoir équiper le réseau routier, d'un équipement électrifié, ce qui justifierait bien un investissement lié à cette taxe.

Par un rail au dessus du sol, qui comme une caténaire, pourrait connecter tous les véhicules électriques, ou thermiques pour les faire rouler.

En France, nous avons des réseaux parallèles entre nationales et autoroutes.

Ce serait efficace d'électrifier une route à 2 voies, entre Marseille et Lille par exemple, plutôt que les autoroutes elles mêmes, tout en réalisant des entrées et sorties par ronds-points pour les routes transversales, puis entre Toulouse et Le Havre et de Strasbourg à Brest.

Les économies de carburants seraient bien plus importantes sur le parc roulant des camions de transport, que sur le parc automobile.

Sur une route, si tout le monde roulait à la même vitesse, sans intentions de doubler, on supprimerait la plupart des accidents, tout en y acceptant les voitures et les camions, le temps des trajets n'en serait pas augmenté pour autant.

C'est une autre vue de l'organisation du ferroutage que je vous propose en expliquant ici le système d'entrée et de sortie sur les routes électrifiées, ou chaque véhicule reste indépendant, roule à la même vitesse que tous les autres, et peut sortir ou il veut, quand il veut, en ayant, pendant ce temps là économisé plus de 50 % sur sa facture carburant, et sans rejets de CO<sup>2</sup>.

Une tension électrique 220-380 V, avec des points de raccordements suffisamment rapprochés pour éviter les surcharges d'alimentation et limiter tous les risques liés aux courts-circuits.

Les voitures.

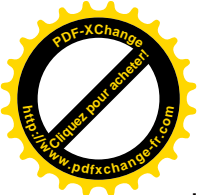
En fait les gens sont accros à leur voitures, ce n'est pas parce qu'elle est électrique, qu'il faut avoir une voiture sans aucun style, et tout petite pour éviter le surpoids.

A cause de cela, je pense qu'il faut plutôt laisser les gens libres d'acheter leur voiture traditionnelle et de l'équiper en électrique, et je suis donc pour la double motorisation, ou pour la voiture hybride.

Ce sera un moindre préjudice pour nos constructeurs Français, mais comme on ne pourrait jamais faire toutes les lignes électrifiées partout dans le même temps, cela permet à tout le monde de s'adapter.

L'électricité :

En production, tout ce qui est produit, et qui n'est pas consommé, est perdu, plus il y aurait de consommation, moins il y aurait de pertes, donc on peut réaliser une économie.



Il n'est pas interdit de penser que si on installait des éoliennes tout le long de la route, cela ferait rouler tout le monde gratuitement par des jours de grand vent.

Description du profil de branchement:

Les rails de connexion et la baguette électrique seraient posés au milieu d'une chaussée à double sens, à l'endroit des bandes blanches et distribueraient un courant électrique domestique sur toute la longueur de la route.

Vu les progrès en plasturgie et dans les moulages, un profil léger en polymère, avec des propriétés isolantes, bonne tenue aux rayons X, incassables et légers, pourrait supporter les lignes de connexion d'électricité domestique.

La fabrication et la pose, presque entièrement automatisée, pourrait ainsi revenir à 10 fois moins cher que la caténaire des voies de la SNCF.

Pour rouler à l'électricité :

L'équipement serait additionnel à tous les véhicules roulants à quatre roues ou plus.

Une canne de branchement télescopique, dissimulée dans le pare-choc avant, que les conducteurs actionneront à l'aide d'un joystick pour la connecter au rail.

Une fois connecté, le rail prend automatiquement en charge, la propulsion, la direction et la vitesse, il n'y a plus rien à faire en attendant la sortie.

Sur les camions de transport, comme sur les voitures, il faudrait ajouter un moteur électrique couplé au pont moteur, plus la canne de branchement et quelques autres équipements pour contrôler une carte électronique de conduite.

Pour la sécurité, des radars avant et arrière, afin de maintenir les bonnes distances entre véhicules circulants sur la voie.

La vitesse serait conditionnée par des impulsions sur la ligne tout au long du circuit dans des variations allant de 50 Km/H à 110 Km/H.

Le seul inconvénient, est que pour ces routes électrifiées, on ne pourra plus les traverser, les changements de direction ne pourront se faire que par des ronds-points.

Voilà en bref, c'est un nouveau ferroutage sans la lourdeur administrative de la SNCF.

Avec les avantages que ce serait accessible à tous, si l'état voulait bien investir dans l'électrification de certaines routes, en fournissant l'accès et l'électricité à un prix qui ne dépasse pas l'équivalent du carburant et du péage kilométrique actuel sur autoroute, individuellement, les utilisateurs pourraient acquérir le système de branchement et moteur pour 5000 € environ par voiture.