



## LE POINT DE VUE DE FRANÇOIS LE GRAND

# Pour une taxe carbone plus efficace

La taxe carbone est justifiée par la volonté de modifier les comportements individuels. Il est difficile d'en contester le principe et le levier fiscal est souvent simple et efficace. Toutefois, il faut moduler et cibler une telle taxe pour qu'elle soit efficace et juste.

En l'état, la taxe carbone proposée, essentiellement celle portant sur le carburant, ne sera pas efficace pour deux raisons. Pour les ménages les plus aisés, elle est trop faible (6 à 7 centimes par litre) pour avoir un impact effectif. Pour les ménages les plus modestes, le prix du carburant limite déjà leurs déplacements et une taxe supplémentaire portera au premier ordre sur des trajets domicile-travail, difficilement compressibles. Cette taxe apparaît comme un impôt supplémentaire sur l'emploi moins qualifié et un frein à la mobilité géographique. Cela va à l'encontre des politiques de l'emploi, qui font de la mobilité un facteur clef de la baisse du chômage. Par exemple, pour un couple

sommatum du véhicule, distance domicile-travail, type de conduite sportive ou calme, conditions de trafic, etc.), souvent inconnus du décideur public. Se contenter d'un remboursement fondé sur le relevé de la consommation (même certifié) de carburant est inenvisageable, car cela inciterait à rouler plus et donc à consommer davantage afin de bénéficier d'une compensation plus importante.

Enfin, pour que la taxe soit neutre pour les ménages les plus modestes, le remboursement doit intégrer le coût d'opportunité de la taxe sous forme d'un taux d'intérêt, à mon avis bien plus élevé que le taux d'épargne. Pour l'illustrer, considérons un couple médian (revenu mensuel net total de 2.400 euros environ), avec deux enfants, qui serait taxé de 1.000 euros au 31 août, avant la rentrée scolaire. Le remboursement sera effectué le 15 janvier suivant, après les fêtes. Le coût réel supporté par le ménage sera sans doute plus proche de celui du crédit à la consumma-

Après ce constat d'échec, comment est-il alors possible de modifier les comportements à moindre coût ? En taxant ! Mais en limitant l'ambition d'une telle taxe à la modification des comportements qui peuvent évoluer. Pour faire simple, il suffit de taxer les personnes qui, pour un trajet donné, choisissent de consommer davantage, soit par leur conduite, soit par le choix de leur véhicule. D'abord, il suffit d'étendre la partie malus (qui pourrait être modulée en fonction de certains paramètres comme la zone géographique) du dispositif existant pour taxer les gens qui choisissent un véhicule plus polluant. Ensuite, il serait possible d'ajouter une composante verte aux amendes d'excès de vitesse. En se faisant prendre, les conducteurs révèlent (à leur insu certes) leur goût pour une conduite rapide et coûteuse en carburant. La taxe pourrait être d'autant plus forte que l'excès est important et que le nombre de récidives est élevé. Il serait également possible de modérer la taxe en fonction du degré de pollution : il est plus coûteux de polluer davantage un jour de pic d'ozone par exemple. Dans le même ordre d'idées, il serait possible de taxer les loisirs impliquant une pollution importante, comme les sports mécaniques.

L'avantage de ces propositions est double. D'une part, en d'autres occasions, elles ont montré leur impact sur les comportements. D'autre part, elles prennent appui sur des dispositifs existants et leur mise en place peut donc être rapide et ne nécessite pas de dispositifs complexes de redistribution. Ces propositions sont simples, peu coûteuses, rapides à mettre en œuvre et peuvent être ajustées si elles s'avèrent inefficaces. Elles ont aussi le mérite d'être équitables. Et pourraient être déclinées en d'autres mesures vertes comme l'isolation des habitations ou le choix de véhicules propres lorsque l'offre sera suffisante.

**François Le Grand est professeur à l'EM Lyon.**

## Les amendes pour excès de vitesse pourraient être augmentées d'une taxe verte.

en zone rurale dont les deux conjoints travaillent dans une commune différente de leur commune d'habitation et rémunérés au SMIC, selon l'Insee, chacun effectue 80 kilomètres par jour. Ce qui conduit, avec quelques approximations, à une consommation de carburant hebdomadaire pour le ménage d'environ 70 litres. La taxe aurait donc un coût annuel de 200 à 300 euros, et ce uniquement pour les trajets domicile-travail, ce qui représente environ 15% de la PPE du couple...

De plus, il est difficile d'utiliser une taxe qui vise à modifier les comportements en ayant en même temps des visées redistributives. Pour que la redistribution de la taxe soit équitable, il faudrait connaître un nombre de paramètres important (con-

tion (soit un taux d'environ 18%) que de celui de l'épargne (soit environ 1,25% si on prend le Livret A). Les ménages modestes devront en effet emprunter pour maintenir leur consommation, en attendant le remboursement.

Pour être juste, l'Etat devra non seulement redistribuer de façon équitable la taxe entre les ménages mais aussi, pour chaque ménage, intégrer une compensation qui sera d'autant plus élevée que le ménage est modeste. Si l'on ajoute celle-ci aux coûts de collecte et de redistribution, la neutralité budgétaire est loin d'être assurée. Si la redistribution est théoriquement possible, sa mise en place le paraît moins, tant il faudrait disposer d'informations privées.