

L'affectation des taxes sur le carburant à la mobilité

Le début du XX^e siècle fut marqué par la démocratisation de l'automobile. La sortie du modèle T de Ford, premier modèle produit en grande série à un prix accessible, « *mit l'Amérique sur des roues* »... et sur un réseau routier inadapté à la révolution automobile, posant la question du financement de sa mise à niveau.

Historiquement, les États américains avaient recours à une taxation sur l'enregistrement des véhicules (*registration fees*) d'abord une seule fois puis annuellement ; dès 1919 et la mise en place d'une taxe sur la consommation de carburant, le financement de la construction d'infrastructures se fait au travers d'un impôt indirect perçu sur le prix de vente du carburant ¹⁵⁶.

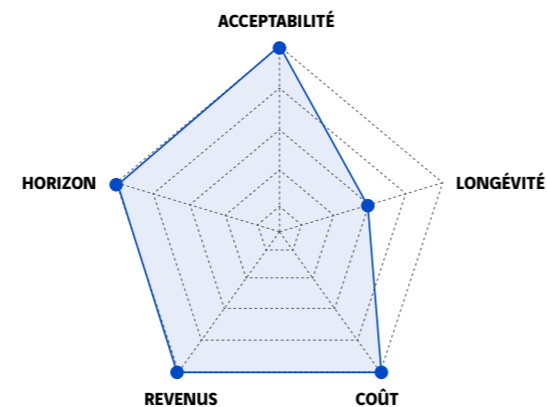
→ INTERNALISER UNE PARTIE DES EXTERNALITÉS LIÉES À L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE...

Le premier objectif de cette taxe fut de faire payer l'utilisation de l'infrastructure en insistant sur la corrélation entre la consommation de carburant et le nombre de kilomètres parcourus. Les revenus de cette nouvelle ressource fiscale permettaient alors de faire supporter le coût du financement de la construction et de la maintenance des routes par les utilisateurs du réseau routier. La solution est pertinente pour plusieurs raisons : tout d'abord, à la différence d'un péage d'infrastructure, elle ne nécessite pas d'aménagement supplémentaire pour collecter la taxe. Ensuite, cette taxe a un coût unitaire très faible (quelques centimes) pour l'utilisateur. Enfin, elle ne s'applique pas uniquement aux résidents mais aussi aux usagers étrangers qui achètent du carburant sur le territoire.

→ ... TOUT EN RÉDUISANT LA CONSOMMATION DE CARBURANT

L'augmentation de la taxe a un effet causal sur la réduction de la consommation de carburant. En agissant sur le niveau de taxe, il est donc possible d'agir directement sur la consommation de carburant et, indirectement, sur les émissions de CO₂.

Cependant, comme son nom l'indique, cette taxe ne s'applique qu'aux véhicules consommant des carburants, dont elle augmente de fait le coût d'utilisation. À l'inverse, les véhicules équipés de motorisations moins consommatrices en carburant, tels que ceux équipés de motorisations hybrides voire électriques, échappent à moitié ou totalement à ce type de taxation. Ils sont pourtant tout aussi utilisateurs du réseau d'infrastructure... qu'ils ne financent plus à la hauteur de leur utilisation.



→ UN ANCRAGE DIFFICILE DANS LA RÉALITÉ DE LA MOBILITÉ

Le perfectionnement des motorisations thermiques et le développement des véhicules hybrides et électriques ont consacré la décorrélation entre l'usage de la route et la consommation de carburant. Cette dernière ne reflète désormais plus l'usage fait des routes. ¹⁵⁷

Cette diminution tendancielle des revenus des taxes sur les carburants à long terme est accentuée par le fait que le niveau de taxation n'est pas automatiquement indexé sur l'inflation. En d'autres termes, l'augmentation des coûts de travaux et de la maintenance des routes ne sera pas nécessairement suivie d'une augmentation des revenus totaux de la taxe sur les carburants similaires. Cette dynamique fait craindre une diminution des ressources pour financer les routes, dont le corollaire serait la détérioration des réseaux d'infrastructures. Mais les États ne sont pas démunis face à ce constat. Ils peuvent décider d'augmenter le niveau de la taxe pour pallier la baisse des revenus. Toutefois, l'impopularité de ce levier peut les inciter à privilégier le *statu quo*, quitte à mettre en danger le financement de la mobilité.

→ UNE RESSOURCE DU PASSÉ À RECONSIDÉRER

Les revenus de cette taxe en font malgré tout une ressource solide et importante... à condition, toutefois, qu'ils soient utilisés pour financer la mobilité. En France, l'État verse la moitié de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) au budget général sans que les revenus de cette taxe ne soient fléchés vers la mobilité ¹⁵⁸. Bien que la TICPE représente la quatrième recette fiscale de l'État français (30 milliards d'euros de recettes en 2017), seuls 1,5 milliard d'euros sont affectés au budget de l'Agence de financement des infrastructures et transports de France (AFITF) dont la mission est de financer les projets d'infrastructures de transports, qu'ils soient urbains, fluviaux, ferrés ou routiers. Un tiers du produit de la TICPE est affecté aux collectivités

territoriales et 19% au financement de la transition écologique tandis que le reste (45%) va au budget général de l'État. En d'autres termes, les taxes sur les carburants peuvent être de puissants leviers de financement de la mobilité à la condition qu'ils lui soient affectés.



→ RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE NOTRE RAPPORT SUR NOTRE SITE INTERNET EN SCANNANT CE QR CODE.

Qui paie ?



ÉTAT



PRIVÉ

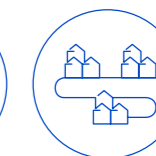


USAGER

À quelle échelle ?



LOCALE



RÉGIONALE



NATIONALE