

TAXER L'ESSENCE OU LE KILOMETRE ?

par **Marcel BOITEUX**
Membre de l'Institut

Article paru dans *Les Echos* du 27 octobre 2004

La TIPP – la taxe intérieure sur les produits pétroliers – revient au premier plan de l'actualité avec les hausses spectaculaires que connaissent depuis quelques mois les produits pétroliers.

Le carburant automobile est sans doute la seule marchandise (hors le tabac !) qui supporte à la vente des taxes considérablement plus élevées que son prix propre. Cet état de chose, plus ou moins ignoré quand le pétrole est bon marché, éclate au grand jour quand les prix s'envolent. On y voit alors une illustration de la perversité fiscale de l'Etat, dont les percepteurs profitent de ce que l'automobiliste ne peut leur échapper pour le piéger à la pompe.

Il y a pourtant d'excellentes raisons pour qu'existe cette coûteuse TIPP, et au niveau où elle est aujourd'hui. Ce propos paraîtra provocant alors qu'une quasi unanimité s'est peu à peu établie dans le public contre cette manière de rançonner les automobilistes. La TIPP a pourtant une raison d'être très simple, très élémentaire, dont curieusement personne ne parle : c'est la rémunération d'un service rendu.

o
o o

Si l'on veut que les usagers des divers moyens de transport fassent leurs choix rationnellement, il faut que chacun paye ce qu'il coûte. Sans quoi le camion sera abusivement favorisé par rapport au transport ferroviaire, ou le contraire. Et le voyageur qui compare le coût du billet de la SNCF à celui de l'emploi de son automobile avant de se décider, va être trompé : il renoncera, par exemple, à un voyage paisible en chemin de fer, lequel lui paraîtra trop cher dès lors que l'utilisation des routes nationales, bien que coûteuse pour la collectivité, est gratuite pour l'utilisateur.

Comment faire pour que les automobilistes payent ce qu'ils coûtent, à savoir l'entretien des routes, les intérêts et l'amortissement du capital investi dans les infrastructures, la solde des gendarmes qui assurent la sécurité routière et enfin, au titre des accidents de la route, l'excès des dépenses hospitalières sur les primes d'assurance automobile ?

Une première solution, c'est de taxer la possession d'une voiture comme on taxe l'habitation : cela s'appelle la vignette (feu la vignette). Mais ne compter que sur la vignette serait très injuste car le retraité qui ne se sert de sa voiture que quelques journées par an payerait autant que le jeune cadre dynamique qui s'en sert tout le temps.

Une autre solution, c'est la fiscalité générale : l'impôt sur le revenu ou la TVA. Mais ce genre de financement collectif est lui aussi injuste car il frappe tout autant, à situation

fiscale égale, la voiture qui fait 3000 km par an et celle qui en fait 30.000 ; et le système est aveugle puisque l'automobiliste qui décide de se servir moins souvent de sa voiture, et laisse ainsi la place aux autres, n'en tirera aucun avantage fiscal.

Cette remarque conduit à penser - troisième solution - que la façon la moins injuste de faire payer à l'automobiliste ce qu'il coûte c'est d'instaurer une taxe au km parcouru.

Mais va-t-on placer sous scellés les compteurs kilométriques des voitures, pour les faire relever chaque année par un fonctionnaire assermenté ? On peut faire plus simple : taxer l'essence, dont la consommation est à peu près proportionnelle au kilométrage parcouru¹ : c'est la TIPP, la taxe intérieure sur les produits pétroliers ...

Cessons donc de discuter du sexe des anges à travers les brumes du budget de l'Etat. La TIPP, c'est la facturation à l'automobiliste des services que lui rend le réseau routier. Il ne s'agit pas là d'un propos de circonstance, inventé pour le seul plaisir de la provocation : depuis fort longtemps, les économistes du transport considèrent cette taxe (quelle qu'en fut l'origine) comme la contrepartie d'un service rendu, et comparent régulièrement le coût de la route au produit combiné de la vignette (quand elle existait), des péages autoroutiers et de la TIPP². Et cela pour savoir si chacun paye à peu près son dû ... et donc si la SNCF doit, elle aussi, couvrir la totalité de ses charges au lieu de considérer que, puisque toutes les routes ne sont pas payantes, il n'y a pas de raison qu'elle paye toutes les charges de ses rails.

La conclusion habituelle de ces études, c'est aujourd'hui, très sommairement, que l'automobiliste - le véhicule particulier - paye probablement un peu plus que ce qu'il coûte sur les trajets interurbains, alors que les poids lourds n'en payent que les deux tiers.

◦
◦ ◦

Ce résultat est, bien sûr, violemment contesté. Mais plutôt que d'en venir aux épreuves de force, ne vaudrait-il pas mieux éclairer l'opinion sur la validité des récriminations des uns et des autres ? Et, pour commencer, savoir et faire savoir dans quelle mesure, grâce à la TIPP, chacun paye vraiment son dû ?

Mené avec toute la solennité qui s'impose, un tel examen ne serait pas inutile alors que se prépare un nouveau débat sur l'opportunité d' « internaliser » par des taxes les nuisances des divers modes de transport - et notamment leur contribution à l'effet de serre : il s'agirait d'alourdir le coût marchand de chaque transport par une taxe représentant le coût des pollutions que ce transport inflige à la collectivité, afin que chacun paye effectivement, et répercute sur l'utilisateur, la totalité des coûts dont il se rend responsable.

Restera à savoir si, en France, les services rendus par l'Etat sont à la mesure des prélèvements obligatoires qu'il opère, si ces services pourraient être mieux rendus et pour moins cher en les laissant ou en les sous-traitant à l'initiative privée, et si le produit des écotaxes doit servir à purifier l'environnement ou à financer les conséquences des trente-cinq heures. Mais ceci est une autre histoire.

¹ D'autant que la consommation d'essence, donc le produit de la taxe, est plus élevée au Km dans les agglomérations (où les infrastructures sont beaucoup plus coûteuses) que dans l'interurbain - ce qui va dans le bon sens.

² On notera que c'est bien parce que l'objet de la TIPP est de facturer le réseau routier que sont exonérés le fuel domestique ou agricole, et celui dont usent les pêcheurs.