

Quelle fiscalité de l'environnement ? ⁽¹⁾

Privilégier une fiscalité ciblée et donc incitative, favoriser les produits et services non polluants, rétablir la vérité des coûts. Propositions pour une bonne écofiscalité.

par **Guillaume Sainteny**,
Maître de conférence
à l'Institut d'études politiques
de Paris

Gazole, écotaxe sur le CO², annonce par le gouvernement de mesures de fiscalité écologique dans la loi de finances pour 1999 : la fiscalité de l'environnement fait un retour remarqué sur le devant de la scène.

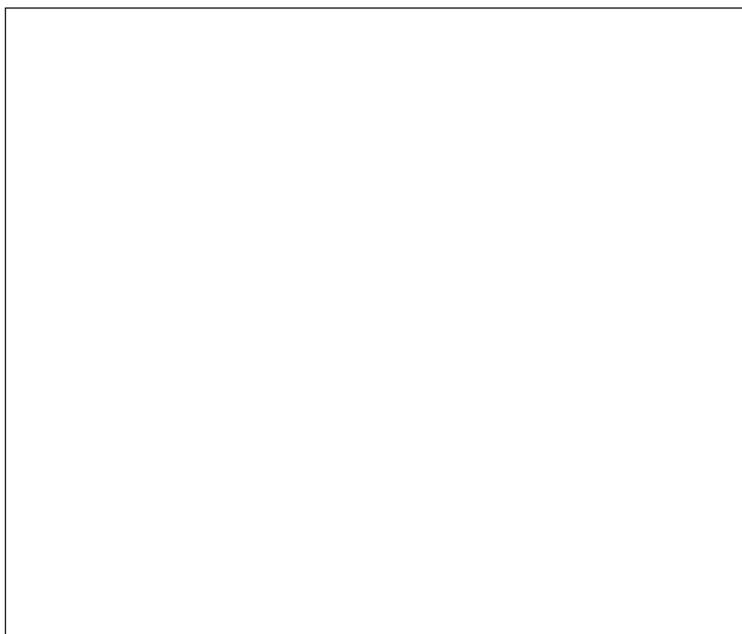
Toutefois, ce retour s'opère dans une confusion - spontanée ou entretenue ? - dommageable. On voudrait, ci-après, rappeler quelques idées simples et trop souvent méconnues, y compris dans les débats récents, sur les relations entre fiscalité et environnement.

La fiscalité environnementale est efficace

Tout d'abord, l'utilisation de la fiscalité en matière d'environ-

nement apparaît clairement comme efficace des points de vue environnemental et économique. Un certain nombre d'expériences en cours le démontrent. Ainsi, la taxe suédoise sur le soufre, mise en

œuvre en 1991, a permis une baisse de 40 % au-delà des normes légales de la teneur en soufre de combustibles à base de pétrole. De même, les taxes sur le CO² instituées en Norvège en 1991, ont permis



Vu d'airborne/Sebastien Boffredo

*Une ferme à quelques centaines de mètres de la décharge de Marseille (février 1992).
La solution la moins coûteuse en l'absence de taxe.*

Les contradictions entre les différents objectifs de la fiscalité ne sont pas nouvelles. L'utilisation de la fiscalité à des fins environnementales en suscite d'autres, par exemple par rapport à l'équité sociale. L'équité sociale implique plutôt de réduire les impôts indirects. Or, ce sont ceux-ci qui sont pour l'instant privilégiés en matière d'environnement (TVA, TIPP, redevances de bassin...). Et leur utilisation dans des buts environnementaux entraîne, en général, leur

augmentation et, par voie de conséquence, l'augmentation des prix de biens de première nécessité (eau...) ou de grande consommation (gazole, plastique...). On retrouve ce débat à propos des péages urbains : ils peuvent certes contribuer à réduire la pollution via une diminution de la circulation automobile mais au détriment des « banlieusards », et de la vignette automobile : l'abattement actuel pour vétusté est « social » mais peu environnemental.

de réduire les émissions de carbone des installations fixes de combustion d'environ 21 % par an. Aux Etats-Unis, différentes études montrent que l'instauration de redevances sur les sacs poubelles pour la collecte des ordures ménagères, a conduit à réduire notablement le volume de déchets (et, par voie de conséquence, le coût de leur traitement). En France, la création d'un taux différencié, d'une part entre le supercarburant plombé et le carburant sans plomb, en 1989, et d'autre part entre le fuel oil lourd à haute teneur en soufre et le fuel oil lourd à basse teneur en soufre, en 1991, a entraîné une diminution de plus de moitié du volume de consommation de

chacun des deux types de carburant les plus polluants et donc les plus taxés. D'une manière générale, les systèmes de redevances et de taxes environnementales ont donc bien une incidence sur les niveaux d'émission.

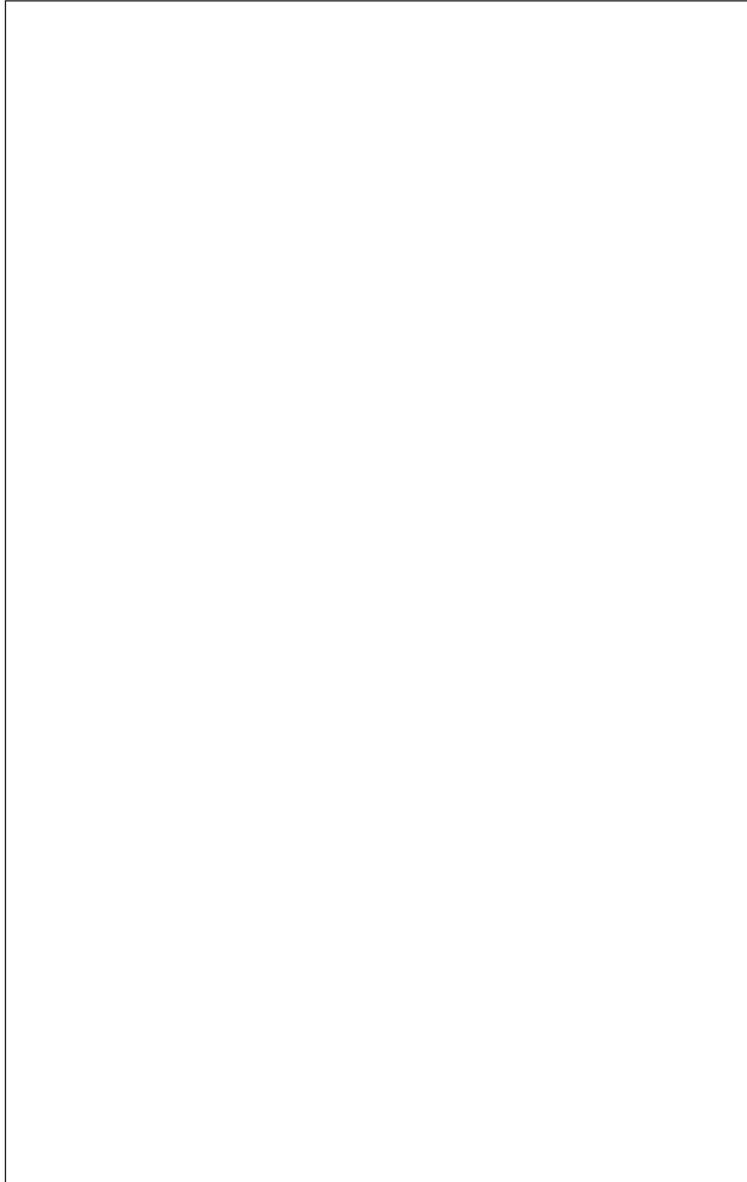
D'un point de vue économique, les données disponibles tendent à suggérer qu'en matière de coût pour se conformer aux normes, l'utilisation de la fiscalité est, pour l'industrie, moins onéreuse que l'utilisation de mesures réglementaires classiques. C'est là un argument essentiel en faveur de ces mesures, non seulement pour des raisons économiques évidentes (moins de dépense), mais aussi pour

des raisons d'efficacité et pour des raisons psychologiques : faire participer les entreprises à la lutte contre les pollutions suppose, au-delà de l'intérêt général, de leur montrer leur intérêt ou, à défaut, de minimiser le coût qu'elles supportent pour un résultat identique. L'utilisation de la fiscalité semble aussi permettre une réduction plus rapide des émissions que ne l'aurait engendré le seul usage de normes réglementaires parfois fixées à moyen et long terme.

Cette tendance semble particulièrement nette dans le cas des mécanismes mis en œuvre aux Etats-Unis pour lutter contre les CFC : mesures réglementaires + permis négociables + taxe indirecte spéciale sur les produits chimiques appauvrissant la couche d'ozone + encouragement financier à la mise au point de produits de substitution. La consommation de CFC aux Etats-Unis a diminué des trois-quarts entre 1990 et 1994, soit avant l'échéance de 1996. L'expérience montre que les permis négociables et la taxe sur les produits chimiques nocifs pour l'ozone ont joué un rôle dans la réussite de cette transition à un coût modéré. Ces instruments ont permis non seulement un coût moindre pour les entreprises mais, aussi, un coût adminis-

tratif de gestion inférieur et une flexibilité très utile, étant donnée la diversité des situations. La taxe aurait même entraîné un certain accroissement de la productivité dans les entreprises concernées, via la rationalisation de la production entre différentes installations de fabrication en fonction du mode d'approvisionnement le moins onéreux. De plus, c'est la taxe qui, en instituant un « signal prix », semble avoir permis une utilisation des CFC inférieure au plafond de consommation fixé par les allocations de CFC autorisées entre 1990 et 1993 [1] [2].

Enfin, loin d'être contradictoires avec les outils réglementaires, les instruments économiques, au premier rang desquels figure la fiscalité, semblent plutôt complémentaires, les seconds facilitant l'application des premiers et rendant donc la politique publique plus efficace.



Didier Maillac/Rea

Veut-on, avant tout, diminuer les effets négatifs du gazole ou ne pas perdre, voire accroître, des recettes fiscales?

A quoi sert la fiscalité environnementale ?

Ensuite, il convient de se poser la question du but de l'utilisation d'instruments fiscaux en matière d'environnement. Que

cherche-t-on : accroître les ressources publiques ou diminuer les atteintes à l'environnement ?

Dans le premier cas, il faut des taux bas et des assiettes larges, pour qu'un maximum de redevables contribuent et pour que le coût ne soit pas

dissuasif. Dans le second cas, il faut des assiettes étroites, très précisément définies, et des taux élevés pour que le coût soit dissuasif. Ces deux logiques ne semblent guère compatibles. Dans le premier cas, le faible taux engendrera des rentrées fiscales importantes mais guère de réduction

de la pollution taxée, puisqu'il vaudra mieux acquitter une taxe faible qu'entreprendre des investissements coûteux. Dans le second cas, le but est quasiment que la taxe ne soit pas perçue puisqu'il s'agit d'inciter à un changement de comportement : ne plus polluer, ne plus détruire de ressources naturelles... Si la taxe permet des rentrées importantes, c'est qu'elle a échoué, c'est-à-dire que les redevables préfèrent la payer plutôt que de diminuer leur pollution. Il est donc illusoire, voire presque pervers, d'attendre de ce dernier type de fiscalité environnementale, des ressources publiques à redistribuer, fut-ce au profit de l'environnement. D'ailleurs, ne vaut-il pas mieux prévenir que guérir, c'est-à-dire empêcher ou diminuer la pollution à la source plutôt que dépolluer ensuite ?

Taxer une assiette fiscale polluante pose donc un vrai problème : si le but est la suppression de la pollution, la base fiscale et donc les rentrées fiscales disparaissent ; si le but est d'augmenter les recettes fiscales, la modération des taux risque de ne pas entraîner de réduction sensible de pollution, le manque à gagner et/ou le coût des investissements nécessaires étant supérieur au coût de la taxe. Or, les pouvoirs publics sont souvent tentés

d'atteindre les deux objectifs en même temps, soit qu'ils ne perçoivent pas la contradiction (voir encadré), soit qu'ils misent, pour accroître les prélèvements obligatoires, sur la tolérance fiscale des contribuables lorsque les nouveaux impôts sont affectés à l'environnement [3].

C'est, semble-t-il, ce dilemme que peinent à résoudre les pouvoirs publics à propos de la fiscalité du gazole. Le débat se focalise sur son relèvement. Mais, ainsi formulé, il semble mal posé autant que tronqué. Une question n'est pas clairement posée. Veut-on, avant tout, diminuer les effets néga-

tifs du gazole ou ne pas perdre, voire accroître, des recettes fiscales ? Dans le second cas, la solution réside, à l'évidence, dans l'augmentation de la fiscalité du gazole. Dans le premier cas, la solution consiste dans la réduction, voire la suppression de l'« avantage prix » dont ce dernier bénéficie, ce qui peut s'obtenir de deux façons : le relèvement de la fiscalité sur le gazole ou la diminution de la fiscalité sur l'essence (ou un mélange des deux). En effet, si le but est un objectif de santé publique, l'important n'est pas le bas prix du gazole mais le différentiel de prix entre essence et gazole. Et dans ce cas, toutes

Deux autres inconvénients de l'affectation doivent être mentionnés. D'une part, elle ne permet pas d'utiliser l'éco-fiscalité pour un redéploiement de la fiscalité générale au profit d'autres priorités collectives (emploi...). D'autre part, elle risque d'inciter chaque catégorie de payeur à réclamer sous formes d'aides à la dépollution et de subventions, la somme exacte qu'il verse sous forme de redevance (thèse du « juste retour »). C'est en pratique la situation qui prévaut, aujourd'hui, pour

les redevances des agences de bassin. Dès lors, ces redevances n'apparaissent plus comme des signaux orientant les comportements dans le sens souhaité. Leur répartition ne permet pas non plus une recherche de l'efficacité économique et environnementale en orientant les aides vers les points prioritaires sans prendre en considération la catégorie d'acteurs ainsi concernée. Au contraire, la logique du taux de retour transforme le système en une mutuelle « pollueur-sociétaire » [4].

choses étant égales par ailleurs, la diminution de la fiscalité sur l'essence (et, bien sûr, sur le GPL, le GNV...) est aussi légitime que son augmentation sur le gazole (2).

Mais, il est clair que si cette solution peut être envisagée par le ministère de l'Environnement, elle l'est plus difficilement par Bercy puisqu'elle entraînerait une perte importante de recettes fiscales. La preuve en est qu'en septembre 1997, Bercy raisonnait en manque à gagner pour l'Etat, du fait de la sous-taxation du gazole, évalué entre 20 et 40 milliards de francs.

C'est aussi ce raisonnement qui tend à expliquer la faiblesse des avantages fiscaux dont bénéficie le GPL. Ce carburant, nettement moins polluant que l'essence, est très largement exonéré de TIPP depuis le 1er janvier 1996, le taux étant passé de 24,57 F à 7,43 F la tonne (loi de finances pour 1996), ce qui lui permet d'afficher un prix de 2,70 F le litre. Toutefois ce régime fiscal incitatif, s'il a permis de passer de 20 000 véhicules équipés à 80 000, reste insuffisant. En Italie où le GPL bénéficie d'une défiscalisation beaucoup plus forte, 1 million d'automobiles l'utilisent. Mais, si l'augmentation substantielle des ventes d'automobiles GPL (0,3 % en

1997) est souhaitable en termes de santé et d'environnement, elle ne l'est guère pour les finances publiques, puisqu'elle entraîne une perte de recettes fiscales directes (moindre imposition) et indirectes (via la diminution corrélative des rentrées des taxes sur l'essence).

Les taxes environnementales ne doivent donc pas être inspirées par des motifs de financement. Elles doivent être introduites à des fins incitatives. Les recettes de telles taxes pourraient même, éventuellement, ne pas être affectées et être redistribuées aux entreprises ainsi taxées, en fonction de facteurs distincts de leur contribution à la dégradation de l'environnement (emploi...?).

De quelques fausses bonnes idées en matière de fiscalité de l'environnement

Certains ont proposé l'instauration d'une TVA environnementale ou taxe à la valeur écologique. L'instauration d'une telle taxe ressemble au type même de la « fausse bonne idée ». Tout d'abord parce qu'en raison des inconvénients connus des nouvelles

taxes (coût de gestion, complication du système fiscal, augmentation des prélèvements obligatoires...) il vaut mieux utiliser les impôts déjà existants, quitte à en modifier les taux et les assiettes en fonction de considérations d'environnement. Ensuite, parce que cette taxe, non progressive, serait peu équitable socialement. Enfin, parce qu'elle n'inciterait guère à une meilleure intégration de l'environnement dans le comportement des agents économiques ni à un début d'internalisation des externalités écologiques. Au contraire, conçue comme un mécanisme générateur de recettes, et donc appliqué à un taux faible sur des assiettes larges, elle n'aurait guère d'effet incitatif.

Le choix d'une matière polluante, d'une activité nocive envers l'environnement comme assiette destinée à procurer des recettes fiscales paraît conforme au principe pollueur-payeur à condition, bien sûr, que cela corresponde à l'imputation financière des coûts de la dépollution, voire même à l'internalisation des effets externes de la pollution. Au-delà du problème, évoqué plus haut, du but de ces taxes, cette base d'imposition comporte toutefois un inconvénient majeur. Le souhait de continuer à percevoir ces recettes,

ou de les augmenter, risque de conduire les bénéficiaires des recettes fiscales ainsi perçues à ne pas souhaiter la disparition ou la diminution de l'assiette fiscale, c'est-à-dire de la pollution, du risque ou de l'activité nocive pour l'environnement (voire à souhaiter son augmentation). C'est, par exemple, un des problèmes auquel est confronté le gouvernement à propos de Superphénix : l'arrêt de la centrale risque d'entraîner pour les communes concernées, la perte de recettes fiscales qui en ont fait des communes aisées, sans compter les pertes indirectes résultant du manque à dépenser des employés et chantiers qui ne seront plus là.

C'est le même raisonnement qui, jusqu'à présent, a conduit Bercy à privilégier, pour réduire le différentiel essence/gazole, une augmentation des taxes sur le gazole plutôt qu'une diminution des taxes sur l'essence et à limiter les avantages fiscaux du GPL.

Le risque est plus précis encore en cas de fiscalité affectée. Si les produits d'une taxe sur une matière polluante sont affectés à l'environnement, les ressources publiques dépendront du niveau de la pollution : plus celui-ci sera élevé, plus les ressources publiques affectées à l'environnement seront impor-

tantes. La diminution des activités nuisibles à l'environnement entraînera donc une diminution des financements affectés à l'environnement (voir encadré). Ainsi en est-il de la Taxe départementale des espaces naturels sensibles (TDENS), assise sur les constructions. Ainsi en est-il de la taxe sur les passagers maritimes ou sur les ouvrages d'art pour les milieux insulaires. Ainsi en est-il de la taxe sur les défrichements affectée au Fonds forestier national. Ainsi en est-il des redevances de bassin affectées à la dépollution de l'eau. Ainsi en est-il des taxes gérées par l'Ademe : taxe parafiscale sur la pollution atmosphérique affectée à des aides à des investissements de dépollution, taxe sur les déchets ménagers affectée à la réhabilitation des sites industriels pollués orphelins, taxe d'atténuation des nuisances sonores destinée à financer l'aide à l'insonorisation des logements et locaux situés à proximité des principaux aéroports français...

La proposition récente du Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement d'affecter une taxe sur le gazole à un fonds de modernisation et de reconversion des transports routiers et de financement des transports en commun soulève la même ambiguïté. Pour que ce fonds

soit bien abondé, la taxe devra être faible. Elle n'aura donc qu'un effet marginal sur le renchérissement du gazole et l'éventuelle baisse de sa consommation qui peut en résulter. Le projet d'écotaxe comporte les mêmes risques. Fixée à un taux bas, et assise sur une assiette large, l'énergie, cette taxe engendrerait, certes, des recettes fiscales considérables qui pourraient être affectées à l'environnement. Mais une telle taxe à un tel taux aurait un effet faible sur la production de CO² : elle doit être assise sur les seules émissions de CO², donc ne pas concerner les énergies non productrices de CO² et être fixée à un taux beaucoup plus élevé. Le débat sur les péages urbains renvoie à la même question. Fixés à des niveaux bas, ces péages produiraient des ressources importantes qui, affectées aux modes de transport alternatif, pourraient permettre leur développement. Mais à ces niveaux, les péages seraient insuffisamment dissuasifs.

L'esprit d'une « bonne » éco-fiscalité

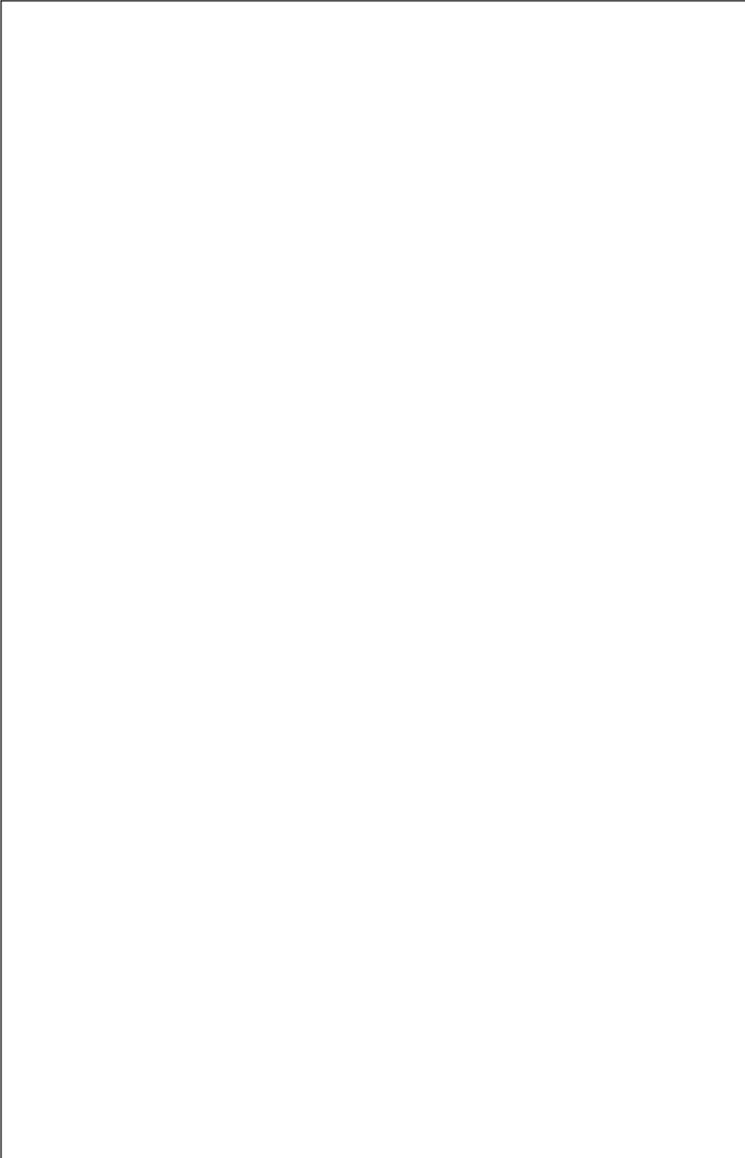
Une réforme fiscale motivée par des préoccupations d'envi-

ronnement devrait obéir à quelques principes clairs.

Tout d'abord, *l'Etat doit cesser de subventionner par des avantages fiscaux des activités défavorables à l'environnement*. Via des exonérations et abattements, les pouvoirs publics n'imposent pas des activités pourtant défavorables à l'environnement, ou les imposent moins que d'autres. Outre une perte de recettes fiscales pour l'Etat, cette situation incite au maintien ou au développement de ces activités. Par exemple, les opérations connexes au remembrement sont exonérées de TVA, le gazole est sous taxé... Pour les raisons qu'on a indiquées, une activité polluante ne doit pas être sous-taxée. Ces "dépenses fiscales" devraient être revues et leur logique inversée.

Il semble préférable de *privilégier une « fiscalité incitative »*, c'est-à-dire des taxes à taux élevés, dissuasives, assises sur des assiettes étroites et bien identifiées (activités polluantes...) et destinées à inciter à la diminution des pollutions à la source plutôt que des « taxes à vocation fiscale » destinées à accroître les recettes publiques et à redistribuer les sommes prélevées.

La fiscalité incitative ne peut se contenter de taxer, même



Mario Fourmy/Rea

Une diminution des activités nuisibles à l'environnement entraîne donc une diminution des financements affectés à l'environnement . Ainsi de la taxe d'atténuation des nuisances sonores destinée à financer l'aide à l'insonorisation des logements situés à proximité des principaux aéroports français.

de manière élevée, les polluants/pollueurs. Elle doit, aussi *et surtout, avantager par une taxation réduite*, ou une dépense fiscale, les éco-produits, les éco-technologies, les comportements favorables à l'environnement. Une telle fiscalité

favorise l'environnement non seulement pour des raisons économiques (avantage de coût), mais aussi pour des raisons « psycho-économiques » : montrer par des « signaux prix » les bonnes voies, inciter le citoyen et l'entrepreneur à

des comportements favorables à l'environnement, à des technologies propres et économes. C'est aussi le moyen d'inciter à des investissements dans ces secteurs et donc de renforcer le tissu français des éco-industries et des éco-technologies.

Enfin, souvent, une fiscalité de l'environnement devra tout *simplement s'efforcer de rétablir la vérité des coûts*. Dans la pratique, et dans le contexte actuel d'une économie de marché, c'est en partie parce que les biens collectifs, les effets externes et le patrimoine naturel ne sont pas évalués de manière adéquate que les coûts d'utilisation de l'environnement ne sont pas pleinement pris en compte dans les processus de prises de décisions économiques privées. Les instruments économiques et fiscaux peuvent donc corriger les prix en internalisant les coûts écologiques, actuellement considérés comme externes par les mécanismes de marché, c'est-à-dire en réduisant la distorsion entre coût supporté par l'environnement et coût payé par le consommateur.

Pour se limiter à un exemple, chacun sait que le transport par route des marchandises ne paye pas comme il le devrait les coûts qu'il

engendre en termes d'usage des infrastructures, de bruit, de pollution, d'accidents... Un camion use en moyenne 6 000 fois plus une route à chaque passage qu'un véhicule de tourisme. Or, ledit camion ne paye pas 6 000 fois plus son péage, sa vignette, son carburant, sa TVA... Une réintégration, au moins partielle, de ces coûts non payés conduirait à une meilleure vérité des prix et à un report de fret sur des modes de transport moins défavorables à l'environnement, comme le rail, actuellement défavorisés par les avantages fiscaux dont bénéficie la route. Il en est de même pour l'agriculture. La PAC a contribué à faire de l'agriculture une économie administrée et le soutien aux prix à rendre artificiellement rentables des activités nocives à l'environnement (assèchement de zones humides, maïs, cultures irriguées) qui ne le seraient pas en économie de marché.

Dans ces cas, contrairement à ce qu'on pourrait croire, l'utilisation de la fiscalité pour corriger les coûts ne correspond pas à une démarche étatiste ni même de finances publiques mais à une démarche de réintégration des facteurs impayés, de renforcement de l'économie de marché, de vérité des coûts.

Quelques propositions de réformes fiscales

En suivant ces principes, on peut proposer une première série de réformes fiscales favorables à l'environnement.

Tout d'abord, il conviendrait de réexaminer *les dépenses fiscales nocives à l'environnement* comme, par exemple, la taxation à un taux réduit de TVA de certains produits nocifs pour l'environnement (produits phytosanitaires...).

De même, l'abattement sur les vignettes automobiles en fonction de l'âge du véhicule est illogique du point de vue de l'environnement, dans la mesure où il concède un avantage fiscal relatif aux véhicules les plus âgés qui polluent plus et consomment davantage de carburant. A l'inverse, la gratuité de la vignette pour les véhicules électriques et GPL récemment décidée par les conseils généraux de Seine-Maritime, de Charente-Maritime et du Val d'Oise constitue un bon exemple de « dépense fiscale » favorable à l'environnement.

Ensuite, on peut, par exemple, proposer l'instauration de *dispositions fiscales incitatives*.

Dans le domaine de l'industrie : provisions et amortissements

On pourrait envisager la création d'une provision déductible pour les dépenses de lutte contre la pollution et de défense de l'environnement en la plafonnant à un certain pourcentage du chiffre d'affaires de l'exercice. Les sommes affectées à cette provision au cours d'un exercice devraient être employées dans un délai de 5 ans à partir de la date de clôture de cet exercice. A défaut, les sommes non réemployées seraient rapportées au résultat de l'exercice au cours duquel a expiré le délai de 5 ans. Les entreprises qui réaliseraient des investissements amortissables en emploi de la provision devraient rapporter la provision à leur résultat imposable, au même rythme que l'amortissement pratiqué.

Les modalités d'amortissement pourraient être réformées. Parmi les biens expressément visés, pouvant bénéficier de l'amortissement dégressif, figurent les installations destinées à l'épuration des eaux et à l'assainissement de l'atmosphère, les installations productrices de vapeur, chaleur ou énergie. Il

serait souhaitable que la possibilité d'amortissement dégressif couvre l'ensemble des investissements relatifs à l'amélioration de l'environnement, à la maîtrise de l'énergie et à la prévention des risques. Il conviendrait donc d'ajouter à la liste des biens expressément visés pouvant bénéficier de ce type d'amortissement :

- ✓ les installations de maîtrise de l'énergie et celles destinées à économiser l'énergie ;
- ✓ les installations destinées à la lutte contre le bruit ;
- ✓ les installations de gestion et de traitement des déchets ;
- ✓ les installations destinées à la prévention des risques technologiques ;
- ✓ les installations de prévention de la pollution du sol et du sous-sol.

Peuvent, aujourd'hui, bénéficier de l'amortissement exceptionnel les matériels destinés à la lutte contre le bruit, les immeubles destinés à l'épuration des eaux industrielles ou à la lutte contre la pollution de l'air, les matériels destinés à économiser l'énergie. Il semble nécessaire d'introduire une cohérence entre la liste des biens pouvant bénéficier de l'amortissement dégressif et la liste des biens pouvant bénéficier de l'amortissement exceptionnel.

Par ailleurs, l'instauration d'une TVA à taux réduit sur les produits dotés d'un écolabel officiel semble triplement justifiée. D'abord parce qu'elle favoriserait la consommation de ces produits moins nocifs pour l'environnement. Ensuite parce qu'elle constituerait, pour les entreprises, un puissant facteur incitatif de mise aux normes et d'investissement en filières de production de ce type de biens. Enfin, parce que, sur le plan théorique, elle correspondrait aux conceptions de List selon lesquelles il est logique de soutenir les industries « naissantes » ou « dans l'enfance ». Ce taux réduit de TVA pourrait n'être que temporaire, le temps nécessaire à l'installation des nouveaux produits.

Favoriser l'orientation de l'épargne vers l'environnement

On pourrait envisager de créer des *Fonds communs de placement dans l'environnement* (FCPE). Des avantages fiscaux (exonération des revenus et plus-values, voire réduction d'impôt égale à un pourcentage de l'investissement dans la limite d'un plafond) seraient accordés aux souscripteurs de parts dans

ces fonds dont l'actif serait principalement (60 % et plus) composé de titres non cotés de PME œuvrant dans le secteur de l'environnement. Cela permettrait de drainer une épargne indispensable vers des entreprises souvent sous-capitalisées et vers les nouvelles « start-up » dans le domaine de l'environnement qui peinent à trouver des financements. Il semble aussi envisageable de s'inspirer du régime des Sofica (sommes investies déductibles à 100 % du revenu imposable dans la limite d'un plafond et de 25 % de revenu global) au bénéfice de sociétés de financement d'activités environnementales (Sofienv). L'éligibilité des parts de ces sociétés au PEA renforcerait leur attractivité.

De même, en s'inspirant de mécanismes du Plan d'Épargne Logement, du Compte d'Épargne Logement ou du Codevi, on pourrait créer un *Livret d'Épargne Environnement (LEE)* ou un « Codevert » destiné à financer des investissements dans le domaine de l'environnement. Un mécanisme d'épargne ouvrirait droit à un prêt à taux préférentiel destiné à financer des travaux dans le domaine de l'environnement (isolation acoustique ou thermique, équipements antipollution, énergies renouvelables, opérations de recher-

che et d'analyse de nocivité de l'amiante, replantation de haies, restauration d'espaces naturels, remplacement des canalisations d'eau potable pour respecter la nouvelle directive européenne en la matière...).

Ces mécanismes correspondraient à la volonté des pouvoirs publics de favoriser les placements à risque et les secteurs émergents.

Compte tenu de son importance et de son incidence sur l'environnement, nous consacrons un article spécial dans ce même numéro de *Responsabilité et Environnement* à la fiscalité locale et à la fiscalité du patrimoine .

En conclusion

La fiscalité de l'environnement ne saurait servir à des nouveaux prélèvements fiscaux. La réforme, si réforme il y a, doit s'effectuer à prélèvement fiscal constant (notamment par transfert d'assiette). Cela est d'autant plus délicat que, dans l'esprit d'une « bonne éco-fiscalité », les « taxes incitatives » doivent être clairement privilégiées par rapport aux « taxes fiscales ».

Si elle évite ces écueils et d'autres, la fiscalité peut deve-

nir un levier important et efficace, tant pour une mise en œuvre plus rapide et moins coûteuse des politiques publiques environnementales que pour le développement du secteur des éco-industries, voire même, pour la modernisation de l'appareil productif français.

Notes

(1) • Ce texte est une version remaniée d'un article publié dans la *Revue française de finances publiques*, n° 63, septembre 1998.

(2) • Enfin, si le but est un but de lutte contre l'effet de serre, il faut conserver l'avantage fiscal du diesel, plus économe et moindre émetteur de CO².

Bibliographie

[1] • Commission des Communautés européennes. Rapport du groupe de travail des experts des Etats membres relatif à l'utilisation d'instruments économiques et fiscaux dans la politique de l'environnement de la CEE, 1990.

[2] • OCDE, Evaluer les instruments économiques des politiques de l'environnement, Paris, 1997.

[3] • Laura M. Lake, "The Environmental Mandate : Activists and the Electorate", *Political Science Quarterly*, 98, 1983, pp. 215-233.

[4] • Sur l'exemple des Agences de l'eau, voir Commissariat général du Plan, "Evolution du dispositif des agences de l'eau", 1997.