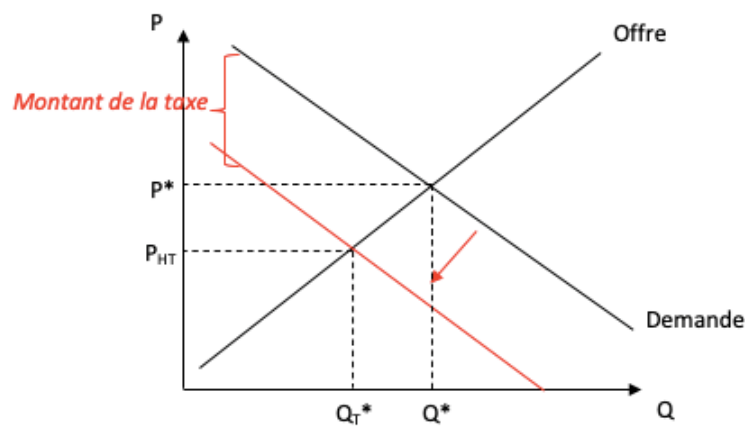


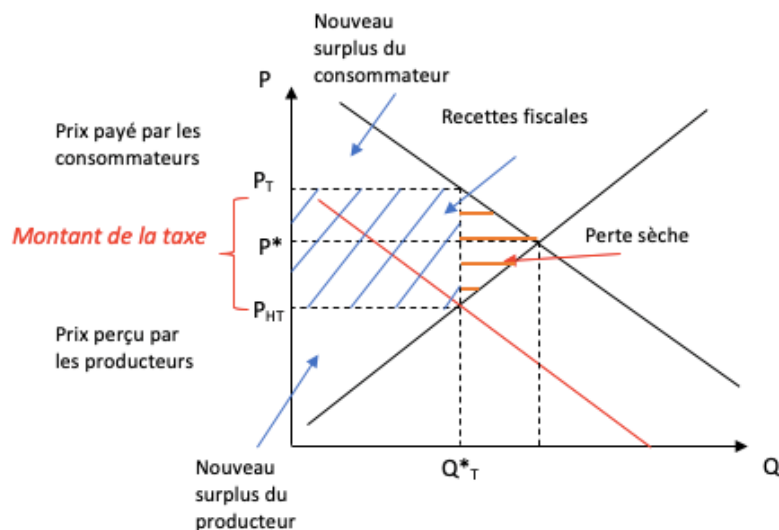
D. Les effets d'une perturbation des prix sur le surplus collectif : l'exemple de la taxe carbone

Prenons l'exemple d'une taxe sur l'essence, payée uniquement par les consommateurs. L'une des composantes de la TICPE¹ est indexée sur le CO₂, c'est-à-dire qu'elle taxe le volume de carbone émis (on parle de composante carbone). En 2018, la composante carbone du sans plomb 95 était de 10 centimes par litre. La loi de finances pour 2018 prévoyait une augmentation progressive pour atteindre 77 centimes par litres environ en 2022. Sachant que, d'après l'INSEE, l'élasticité-prix de la demande d'essence était de - 0,7 long terme, ce qui signifie qu'une hausse de prix de 1% de l'essence se traduit par une baisse de la consommation de 0,7%, à quoi peut-on s'attendre ?

Pour chaque niveau de prix, on peut s'attendre à une demande un peu plus faible : à chaque niveau de prix, la quantité demandée sera moindre. Pour trouver la nouvelle quantité d'équilibre, on peut alors décaler la courbe de demande comme si le revenu global des consommateurs baissait du montant de la taxe :



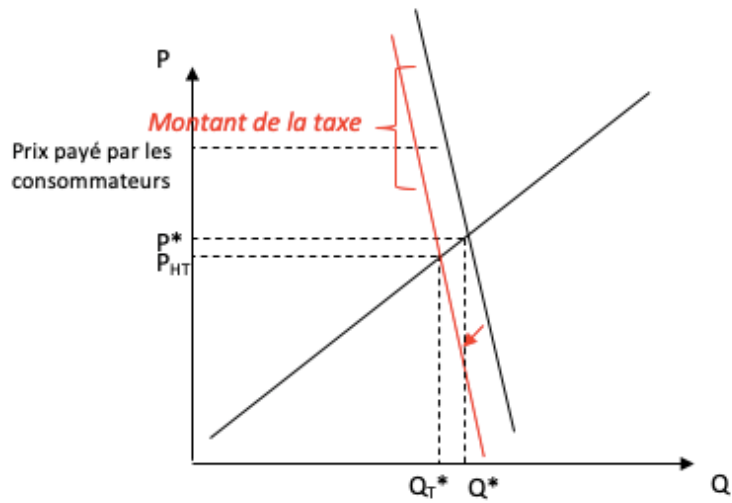
Effet d'une taxe sur la quantité d'équilibre



Effet d'une taxe sur la répartition des surplus

¹ Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques

On observe bien une baisse de la quantité d'essence échangée sur le marché. Il faut cependant noter plusieurs limites à cette solution. D'abord, la perte de surplus n'est pas totalement compensée par les recettes fiscales : il y a une « **perte sèche** ». Ensuite, l'efficacité de cette mesure dépend de l'élasticité-prix de la demande. A court terme, une faible élasticité prix signifie que la demande va très peu se modifier suite à la hausse de la taxe.



Effet d'une taxe dans le cas d'une demande faiblement élastique