

# Pourquoi le maire de Londres instaure-t-il une nouvelle taxe sur la circulation automobile ?

## Les ressources

### Des questions pour vous aider

1. Quelles sont les externalités liées à la circulation automobile ?
2. Quelle mesure prend le maire de Londres pour réduire ces externalités ? Quelle mesure a déjà été prise dans le passé ?
3. Quels sont les effets attendus de la taxe ? Comment permet-elle d'internaliser les externalités ?
4. Quel est l'intérêt d'une telle taxe par rapport à d'autres outils et quelles sont les limites ?

### Des pistes pour organiser votre réponse

1. Les mesures prises par la ville de Londres
2. Les effets des taxes sur les comportements des automobilistes ?
3. Intérêts et limites des taxes

## Les exercices

### Exercice n°1

#### Quelle mesure a pris le maire de Londres ?

- ☐ Une taxe sur les véhicules produits avant 2006 circulant à Londres
- ☐ Une taxe sur l'achat d'automobiles produits avant 2006
- ☐ Une taxe sur les carburants
- ☐ Une réglementation interdisant la circulation des véhicules produits avant 2006

#### Qui paye cette nouvelle taxe ?

- ☐ Les propriétaires d'automobiles produites avant 2006 quand il circule dans Londres
- ☐ Les plombiers-chauffagistes
- ☐ Les propriétaires d'automobiles produites avant 2006

#### A combien s'élève cette nouvelle taxe ?

- ☐ 11,20 € par jour
- ☐ 24 € par jour

#### Pourquoi vise-t-elle spécifiquement les véhicules anciens ?

- ☐ Car ils causent davantage d'accidents de la route
- ☐ Car ils sont plus dangereux pour les piétons
- ☐ Car ils émettent plus de CO<sub>2</sub>

#### Le reportage évoque une autre mesure concernant la circulation automobile à Londres...

- ☐ La "congestion charge", une taxe sur toutes les automobiles circulant à Londres
- ☐ La circulation alternée en fonction de l'immatriculation de la voiture
- ☐ La taxe carbone, taxe portant sur les carburants

#### Quelle mesure est envisagée à l'horizon 2040 ?

- ☐ L'interdiction de la circulation à tous les véhicules
- ☐ L'interdiction à la circulation de tous les véhicules qui ne sont pas électriques
- ☐ Le doublement du montant des taxes actuelles

## Exercice n°2

Quelles sont les externalités négatives associées à la circulation automobile à Londres ?

- ☐ La création d'un péage urbain
- ☐ Des décès prématurés
- ☐ La baisse de la circulation automobile à Londres
- ☐ La baisse du prix des voitures d'occasion produites avant 2006
- ☐ Les enfants souffrent de problèmes respiratoires

## Exercice n°3

Pourquoi peut-on dire que les taxes internalisent les externalités ?

- ☐ Les taxes procurent des recettes à la ville de Londres
- ☐ Les pollueurs payent désormais pour la pollution dont ils sont responsables
- ☐ Les automobilistes conservent la possibilité de prendre leur voiture
- ☐ Les automobilistes doivent désormais prendre en compte les dommages qu'ils occasionnent
- ☐ Les taxes donnent un prix à la pollution automobile

## Exercice n°4

Selon vous, quel est l'objectif de ces différentes taxes ?

- ☐ Inciter les entreprises à s'installer ailleurs qu'à Londres
- ☐ Rapporter de l'argent à la ville
- ☐ Limiter le coût des transports en commun
- ☐ Inciter les propriétaires de véhicules anciens à en changer
- ☐ Limiter la circulation automobile à Londres
- ☐ Inciter les personnes à prendre les transports en commun
- ☐ Limiter l'entrée des véhicules d'entreprise à Londres

## Exercice n°5

L'interdiction des véhicules à moteur à essence à Londres

- ☐ C'est une réglementation
- ☐ C'est une taxe

La circulation alternée en fonction des numéros des plaques d'immatriculation

- ☐ C'est une réglementation
- ☐ C'est une taxe

Le bonus malus pour l'achat de véhicules selon leur niveau d'émission de CO2

- ☐ C'est une réglementation
- ☐ C'est une taxe

Les constructeurs commercialisant des véhicules dans l'UE devront atteindre un niveau moyen de 95 grammes de CO2 émis par kilomètre pour les véhicules de leur gamme d'ici début 2021 sous peine d'amende.

- ☐ C'est une réglementation
- ☐ C'est une taxe

Les péages urbains

- ☐ C'est une réglementation
- ☐ C'est une taxe

Les constructeurs ont l'obligation d'équiper leurs véhicules de pots d'échappement catalytiques

- ☐ C'est une réglementation
- ☐ C'est une taxe

Circulation différenciée en ville selon l'âge des véhicules (vignettes crit'air)

- ☐ C'est une réglementation
- ☐ C'est une taxe

## Exercice n°6

**Pourquoi les économistes préfèrent généralement les taxes à la réglementation ?** Barrez les phrases fausses

La réglementation ne s'impose pas à tous les automobilistes

La réglementation s'impose à tous les automobilistes de la même façon

Taxer laisse le choix aux agents économiques

La taxe ne laisse pas le choix aux agents économiques

Les automobilistes pour qui il est trop coûteux de renoncer à la voiture doivent obligatoirement trouver des solutions alternatives à la voiture

Les automobilistes pour qui il est trop coûteux de renoncer à la voiture peuvent continuer à circuler en voiture

L'effort de réduction de la pollution porte davantage sur les automobilistes pour qui cela coûte moins cher de renoncer à la voiture

L'effort de réduction de la pollution porte davantage sur les automobilistes pour qui cela coûte plus cher de renoncer à la voiture

Cependant, la taxe ne permet pas de maîtriser le niveau final de pollution : les automobilistes peuvent préférer payer plutôt que de renoncer à la voiture.

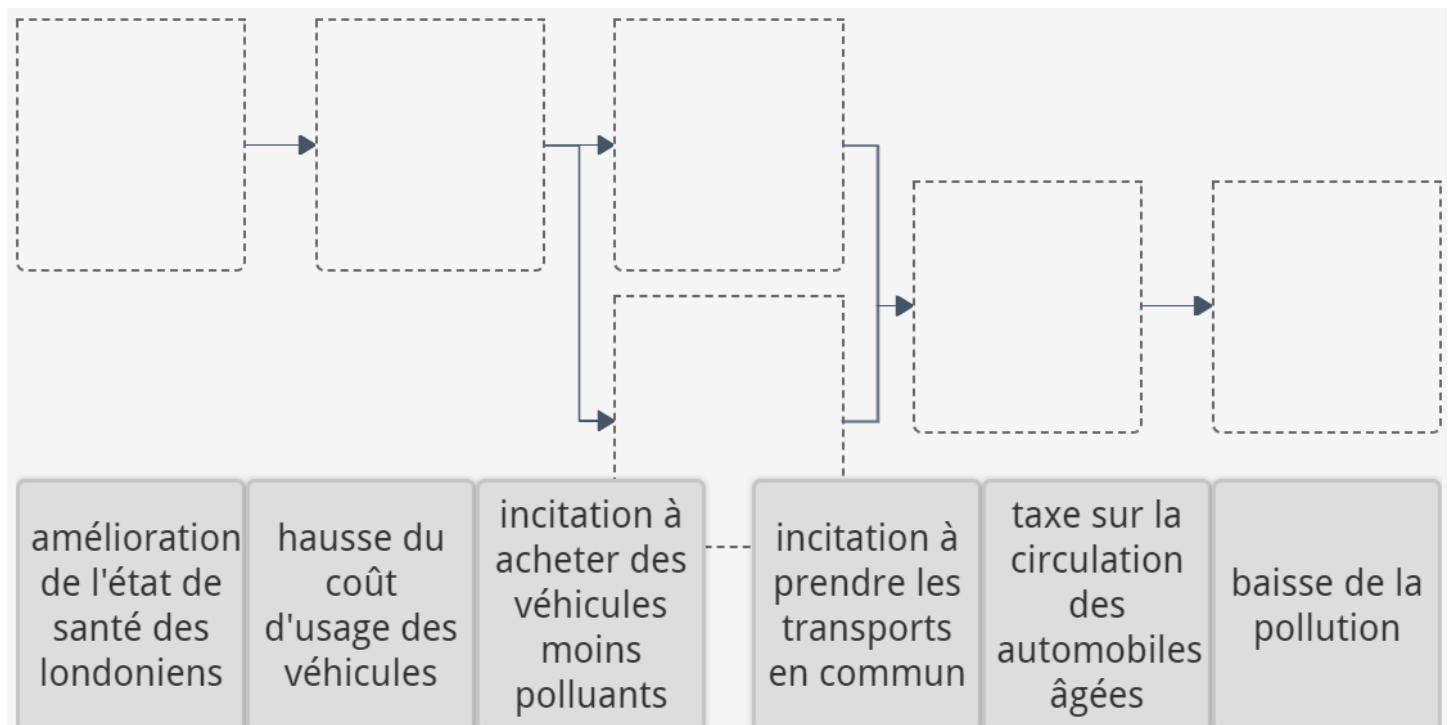
De plus la taxe permet de maîtriser le niveau final de pollution en augmentant le coût d'usage des véhicules.

De plus, la taxe est préférable à la réglementation quand il y a une urgence écologique.

Néanmoins, la réglementation est préférable à la taxe quand il y a une urgence écologique.

## Exercice n°7

Compléter le schéma suivant :



## Exercice n°8

Pourquoi le maire de Londres instaure-t-il une nouvelle taxe sur la circulation automobile ?

Nous proposons une réponse organisée en 2 paragraphes. Malheureusement, les idées ont été mélangées. Les phrases en gras indiquent la première phrase de chaque paragraphe. Remettre la réponse en ordre !

**La mairie de Londres a décidé de taxer les propriétaires d'automobiles produites avant 2006 quand ils circulent en ville.**

Elles doivent les inciter à moins utiliser leur véhicule, à acheter des véhicules moins polluants ou à privilégier les transports en commun.

La circulation automobile génère en effet de nombreuses externalités négatives, notamment des problèmes de santé pour les londoniens.

Les taxes internalisent ces externalités selon le principe du pollueur-payeur.

Ces automobilistes payent 11,20 € par jours pour circuler dans Londres, taxe qui s'ajoute au péage urbain déjà en vigueur depuis 2003.

L'objectif est de lutter contre la pollution atmosphérique en réduisant le trafic automobile.

Elles obligent les automobilistes à prendre en compte dans leurs décisions les dommages qu'ils occasionnent puisque polluer a désormais un coût.

**Les économistes préfèrent généralement la taxe car elle permet d'atteindre les mêmes objectifs qu'une réglementation comme la circulation alternée pour un coût moindre.**

Les automobilistes pour qui il est trop coûteux de renoncer à la voiture peuvent continuer à circuler ; les autres peuvent renoncer à la voiture.

La taxe est en effet un instrument plus souple que la réglementation : elle laisse le choix aux agents économiques de prendre ou pas leur voiture.

Cependant, la taxe ne permet pas de maîtriser le niveau final de pollution : les automobilistes peuvent préférer payer plutôt que renoncer à la voiture.

De plus, la taxe procure des recettes supplémentaires à la ville de Londres.

Ce sont donc les agents pour qui il est le moins coûteux de renoncer à la voiture qui contribuent le plus à réduire la pollution, ce qui est gage d'efficacité économique.