

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 31 (1994)
Heft: 1190

Artikel: Taxes d'orientation : le scénario de la mauvaise foi
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1009644>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le scénario de la mauvaise foi

(jd) Des prescriptions uniformes, qui frappent indistinctement tous les émetteurs de substances polluantes, provoquent, on le sait, des coûts élevés pour un résultat très éloigné de l'optimum. Telle entreprise qui pourrait réduire à relativement bon compte ses émissions au-dessous du niveau prescrit n'a aucune raison de le faire puisqu'elle est en règle avec la loi: son zèle ne lui vaudrait que des coûts supplémentaires. Telle autre entreprise, au contraire, devra consentir des dépenses élevées pour respecter les normes anti-pollution, quand bien même elle ne dépasse que de peu les valeurs maximales d'émission. Traiter de manière égale des situations très différentes conduit à une mauvaise affectation des ressources au regard des objectifs visés. D'où l'idée, aujourd'hui largement partagée, de compléter les règles impératives, les commandements, par des taxes d'orientation, dites aussi d'incitation, voire de remplacer les premières par les secondes. Selon ce modèle, ce n'est plus seulement la contrainte étatique qui impose la modification des comportements, mais d'abord le calcul économique des acteurs concernés. Renchérir une activité polluante conduit les agents économiques à minimiser leurs coûts. Dans notre premier exemple, l'entreprise aura

avantage à réduire encore ses émissions, alors que dans le second, elle préférera payer la taxe plutôt que de procéder à un investissement coûteux. Pour un coût global inférieur à celui engendré par des prescriptions impératives, la réduction de la charge polluante sera au pire identique, au mieux plus importante.

Une argumentation bien rôdée...

Ce n'est donc pas un hasard si les milieux économiques se déclarent partisans des taxes d'orientation: ils y voient à juste titre un moyen de régulation plus conforme à l'économie de marché puisqu'il concède aux entreprises la marge d'autonomie nécessaire à un calcul écono-

mique. Mais ces mêmes milieux changent d'opinion aussitôt qu'un projet précis cherche à concrétiser cette démarche. Ainsi de la taxe sur le CO₂, unanimement rejetée par les organisations économiques lors de la procédure de consultation. Relayant leur point de vue, la *Neue Zürcher Zeitung* (29 octobre 1994) développe un scénario maintenant parfaitement rôdé.

Premier mouvement, l'entrée en matière: oui, les taxes d'incitation sont positives; oui, les données scientifiques disponibles sur l'impact climatique de la combustion des énergies fossiles justifient une action politique; oui, la taxe sur le CO₂ s'inscrit de manière cohérente dans la politique suisse en matière d'environnement – ratification de la Convention de Rio en 1992 et programme «Energie 2000» –. Second mouvement, la contestation centrée prioritairement sur les distorsions de concurrence dont aurait à souffrir l'économie suisse, frappée d'une taxe que ne connaissent pas ses concurrents étrangers. Le problème des émissions de CO₂ est mondial, provoqué d'abord par les pays industriels. Conclusion: la Suisse doit coordonner son action, notamment avec l'Union européenne. Il est urgent d'attendre.

...Mais fausse

Cet argument est erroné à double titre. La Norvège, la Suède, la Finlande, le Danemark et la Hollande ont déjà introduit une telle taxe, bien plus élevée que celle prévue par le Conseil fédéral. La Suisse ne ferait donc pas œuvre de pionnier en la matière.

Mais il y a plus. En comparaison internationale, les consommateurs helvétiques bénéficient des prix les plus bas, donc d'un avantage concurrentiel évident. Plutôt que de fausser la concurrence, le projet de taxe sur le CO₂ ne ferait que rapprocher les conditions suisses de celles de ses partenaires européens. C'est en l'an 2000 seulement, soit après la troisième hausse envisagée par le projet, que le prix du mazout en Suisse atteindrait la moyenne européenne. Et en réalité, les montants prévus dans le projet sont encore loin de couvrir les coûts effectifs de la consommation d'énergie fossile. Selon une récente étude des bureaux Infras et Prognos, les seuls coûts externes – pollution, atteintes à la santé, risques d'accidents, modifications climatiques – sont évalués entre 6,7 et 12,4 milliards de francs par an. Si l'on s'arrête à l'évaluation la plus basse, il faudrait multiplier par cinq la taxe prévue pour faire supporter ces coûts par les consommateurs.

L'argumentation des organisations économiques ne tient donc pas la route. La seule faiblesse du projet consiste en son caractère partiellement fiscal. En effet, le Conseil fédéral propose de ne restituer aux particuliers et aux entreprises que les deux tiers du montant de la taxe, le solde devant servir à financer des mesures de protection de l'environnement. Pour donner sa chance à cette mesure d'incitation, le gouvernement doit impérativement exclure de sa proposition toute considération fiscale. Même si Otto Stich désire se servir au passage. ■

Augmentation du prix de l'énergie (%) due à la taxe sur le CO₂ en l'an 2000

Mazout extra-léger	28
Mazout lourd	48
Gaz naturel	12-26
Charbon	109
Essence	6-7
Diesel	8

Prix payés par l'industrie pour 1000 litres de mazout (fin 1993)

Italie	600 francs environ
France	120 francs
Allemagne	80 francs
Autriche	80 francs
Suisse	23 francs

Les différences de prix sont encore plus marquées pour la consommation de l'artisanat, des services et des ménages.