

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2015)
Heft: 2075

Artikel: Taxes d'orientation : pas une ressource fiscale, mais un mode de régulation souple
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1017308>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.01.2026

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

Taxes d'orientation: pas une ressource fiscale, mais un mode de régulation souple

Jean-Daniel Delley - 12 avril 2015 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/27486>

La taxe préconisée par les Verts libéraux dans leur [initiative](#) n'était pas seulement incitative - réduire la consommation des énergies fossiles - mais également fiscale, puisqu'elle était destinée à remplacer la TVA. Cette ambiguïté n'a pas échappé au souverain: comment assurer les ressources de l'Etat au moyen d'une taxe dont les rentrées doivent par définition diminuer, sauf à l'augmenter au gré de la diminution de la consommation?

Toutes les interventions de l'Etat sont susceptibles de modifier des comportements. Mais les taxes d'orientation, au sens strict du terme, visent exclusivement un objectif comportemental et non pas des ressources financières supplémentaires, contrairement aux taxes qui recherchent aussi un effet incitatif tout en servant à couvrir des dépenses (voir l'article de [Lucien Erard](#)).

En proposant l'introduction de taxes d'orientation dans le cadre du tournant énergétique, le Conseil fédéral ne fait pas œuvre de pionnier. Les pays scandinaves et les Pays-Bas ont adopté ce mode de régulation au début des années 1990 déjà. Le canton de Bâle-Campagne, traduisant son opposition à l'énergie nucléaire, a fait de même en 1998, renonçant à

diminuer le tarif de l'électricité au profit d'une taxe dont le montant est entièrement redistribué aux ménages et aux entreprises ([DP 1572](#)).

La taxe d'orientation renchérit le coût d'une prestation. Elle intègre dans le prix des coûts réels que le marché ignore (pollution de l'air, atteintes à la santé, par exemple). Le calcul économique doit convaincre le consommateur de modifier son comportement. La taxe offre l'avantage de la souplesse: consommer moins ou se tourner vers un produit de substitution - [c'est ce qui s'est passé](#) avec les composés organiques volatils (COV); ou payer un prix qui tient compte plus ou moins des nuisances engendrées par la consommation du bien taxé.

La subvention est certes politiquement plus séduisante de par son caractère positif: elle récompense un comportement souhaitable. Mais il est plus simple et moins risqué pour l'Etat de définir les comportements nuisibles que les comportements souhaitables: réduire par une taxe la consommation des carburants fossiles dont on connaît les effets nocifs sur le climat; subventionner la voiture électrique au risque de freiner l'innovation technologique.

La conception de la taxe

d'orientation présente deux difficultés majeures. La fixation de son niveau tout d'abord. Trop basse, la taxe ne donnera pas un signal suffisant. Trop élevée, elle ne sera pas acceptée. L'importance du coût du produit ou du comportement taxés dans le budget du consommateur ensuite. Ainsi les gros consommateurs de COV (industrie graphique, métallurgie) ont réduit leur consommation ou trouvé des produits de substitution. Par contre, il est peu probable que la taxe ait influencé la consommation des ménages. Trop basse, la taxe ne donnera pas un signal suffisant. Par ailleurs, si certains consommateurs sont captifs - un salarié dépendant d'un véhicule pour son travail -, la taxe crée alors une inégalité de traitement.

La restitution intégrale du produit de la taxe aux ménages et aux entreprises évite de gonfler la quote-part de l'Etat. On évite l'ambiguïté: c'est un nouveau comportement qui est recherché et non de nouvelles ressources fiscales. En incitant à ce comportement, l'Etat poursuit un intérêt public sans se servir au passage. Il n'est là que pour opérer un transfert monétaire des usagers résistant à l'objectif visé vers les usagers qui s'y conforment.

Voilà pourquoi cet instrument plaît aussi à la droite politique

et aux milieux économiques. La taxe d'incitation se conjugue parfaitement avec les mécanismes du marché. Elle ne fait qu'intégrer dans le prix des coûts que le marché peut ignorer. En fait elle incorpore l'intérêt public dans le marché.

Mais ces milieux, qui se plaisent à vanter abstrairement les mérites du marché pour

notamment discréditer les subventions, sont les premiers à s'opposer aux taxes d'orientation dès lors qu'il s'agit concrètement de les mettre en place. Déjà la résistance se fait jour au Parlement contre la deuxième étape de la stratégie énergétique 2050, qui prévoit précisément l'introduction de taxes d'orientation: trop onéreux pour les entreprises,

trop handicapant pour leur compétitivité internationale, elles qui ont déjà à lutter contre le franc fort.

Pour ces milieux, le débat sur les avantages et inconvénients des différents moyens d'action de l'Etat reste théorique. Pratiquement, c'est à la minimisation de la régulation publique qu'ils aspirent.

Taxes incitatives: un rappel

Lucien Erard - 12 avril 2015 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/27481>

Augmenter le prix par une taxe pour modifier les comportements constitue un élément important des politiques publiques.

Alternatives ou compléments aux subventions, aux prescriptions, à l'autorégulation par délégation ou à l'information, elles jouent un rôle particulièrement important en matière d'environnement.

Mais des taxes recherchant un effet dissuasif ou incitatif existent aussi dans d'autres domaines, à commencer par l'impôt sur l'alcool et sur le tabac, où leur efficacité à réduire la consommation excessive a été scientifiquement prouvée.

A côté des taxes d'orientation proprement dites (voir l'article de [Jean-Daniel Delley](#)), bien d'autres ont les mêmes objectifs et les mêmes types

d'effets sur les comportements.

Toute la politique des transports des trente dernières années est imprégnée de l'idée qu'il faut promouvoir les transports publics, moins polluants et nécessitant moins d'espace: la taxe et la surtaxe sur les carburants devaient contribuer à réduire le déséquilibre des coûts entre les transports publics et la voiture. Un déséquilibre difficile à percevoir par l'automobiliste, qui ne voit que les frais variables. D'où l'attrait de l'abonnement général qui donne l'impression - une fois payés les frais fixes - de pouvoir voyager à bon compte. Politique d'incitation aussi avec la vignette, créée pour renchérir le trafic de transit et le renvoyer sur les autoroutes payantes de nos voisins. De même avec la taxe poids lourds, acceptée par l'Union européenne parce que

remplaçant l'interdiction de circuler aux plus de 28 tonnes et instrument d'une politique de transfert des marchandises de la route au rail. Enfin, faire payer le parage des voitures pour libérer les centres-ville des véhicules ventouses et des pendulaires n'est aujourd'hui plus contesté.

De très nombreuses taxes sont modulées en fonction d'objectifs environnementaux: épuration des eaux en fonction de la consommation, taxe au sac pour inciter au tri, taxe sur les véhicules à moteur en fonction des émissions de CO₂. Politique d'incitation aussi lorsqu'on oblige le locataire à payer son chauffage et son eau chaude en fonction de sa consommation.

Les taxes d'orientation au sens propre, elles, ne doivent pas modifier la quote-part fiscale et donc être redistribuées