

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (2007)  
**Heft:** 1752

**Artikel:** La taxe écologique réconciliée avec le social : du sac poubelle à l'énergie, c'est la seule consommation excédentaire qu'il faut faire payer au prix fort  
**Autor:** Imhof, Pierre  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1024463>

### **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:** 11.05.2025

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

économique et souple, présentant tout de même des coûts de transaction non négligeables et les limites inhérentes à l'éclatement du marché.

### Le modèle étatique

En France, il y a aussi eu de militants décidés à monter une coopérative, ou quelque entrepreneur désireux de se lancer sur la seule foi en son *business plan*. Mais c'est la démarche cartésienne qui est privilégiée: l'autopartage est une idée qui fait surtout son chemin dans des études techniques pour aboutir à des démarches politiques (dont le pivot est le sénateur Roland Ries, ancien maire de Strasbourg), avant son déploiement sous le parapluie des autorités nationales et locales. C'est la preuve par le décret. Le Vélib, à Paris après Lyon, démontre avec force la puissance de cette méthode, et réussit, du moins pour le vélo où le modèle communautaire, qui a aussi été tenté en Suisse ou ailleurs, a échoué alors que le modèle commercial n'entre

simplement pas en ligne de compte. De manière plus discrète, la municipalité parisienne vient aussi de se lancer dans l'autopartage. C'est probablement la méthode la plus coûteuse, la moins sensible aux besoins réels et à leur évolution, mais potentiellement elle est à même de garantir rapidité et uniformité de la mise en place, si les moyens sont là.

\* \* \*

Ce n'est qu'une typologie, bien sûr, avec ce que cela suppose de simplifications. Elle ne doit pas masquer les convergences. Dans les trois cas, la visée idéaliste est présente, qu'elle soit utopiste, d'un altruisme pas nécessairement désintéressé ou technocratique. Les pouvoirs publics aussi, ravis d'apporter leur appui, sollicités ou organisateurs. Chaque modèle a ses avantages et ses inconvénients. Mais surtout il s'inscrit dans une représentation sociale des rôles respectifs de l'Etat, du secteur privé à but lucratif et du tiers-secteur qui est profondément

enracinée: même si l'on pouvait soutenir que l'un d'eux est globalement plus efficace, sa transposition forcée aurait peu de chances d'aboutir. La réalité pourra aussi s'éloigner des modèles théoriques: l'étatisme à la française s'accommode volontiers de délégations au secteur privé (à but lucratif ou non), avec les risques et tentations que cela comporte; l'approche commerciale ou communautaire pourrait gagner, et non perdre, à une régulation étatique minimale, légère, qui en faciliterait le développement en favorisant par exemple l'interconnexion entre organisations distinctes.

Ce qui est plus déprimant, c'est de constater que même après 20 ans et dans un contexte quasiment idéal de petit pays urbain doté d'un réseau de transports publics parfaitement intégré, l'autopartage concerne non pas 20%, non pas 10% mais seulement 3 à 4% de la population dotée d'un permis de conduire.

## La taxe écologique réconciliée avec le social

*Du sac poubelle à l'énergie, c'est la seule consommation excédentaire qu'il faut faire payer au prix fort*

Pierre Imhof (19 octobre 2007)

La taxe oppose traditionnellement les verts et les socialistes. Instrument permettant d'influencer les comportements – notamment en faveur de l'environnement – pour les premiers, système antisocial pour les seconds.

La taxe a effectivement la vertu

de donner un prix à un service ou à un comportement généralement financé par l'impôt. Prenons l'exemple de l'élimination des ordures, dont le coût économique et écologique est invisible lorsque ce service est financé par l'impôt. En introduisant une taxe au sac, ce coût devient

transparent et une modification de comportement favorable à l'environnement est financièrement récompensée. On peut par ce système influencer les comportements de toute la chaîne économique: en taxant les carburants, les combustibles, l'intérêt pour des véhicules peu gourmands ou

des maisons économes augmente, ce qui va stimuler la recherche et la disponibilité de produits moins énergivores, même s'ils sont plus coûteux. La taxe est donc de ce point de vue vertueuse.

Le revers de la médaille, c'est que la taxe, selon son niveau, est pratiquement indolore pour les hauts revenus alors qu'elle peut être difficile à supporter pour des personnes moins favorisées. A supposer qu'il faille deux sacs poubelle par semaine, taxés à 3 francs la pièce, cela fait 300 francs par année. 25 francs par mois, c'est bien peu de choses pour la plupart des consommateurs... Mais c'est peut-être l'achat de trop le jour où il faut renouveler la réserve. Cet inconvénient limite d'ailleurs le niveau de la taxe: trop élevée, elle rendrait un service inaccessible à une partie de la population. Trop basse elle est inefficace.

Pour contourner cet inconvénient, et pour améliorer le système, il faut passer à la taxation non pas de la prestation, mais de sa consommation excessive. Il

convient au départ de déterminer la quantité – globale, puis par personne – de consommation admise d'une prestation. Celle-ci doit alors être accessible à prix modéré. Seule la part qui dépasse cette quantité est taxée, mais alors très fortement.

Supposons une ville de 10'000 habitants dont chacun produit 300 kg de déchets par an. Cela fait donc 3000 tonnes de déchets annuels. En mettant en pratique le tri et en évitant les emballages inutiles, il est possible de diminuer facilement ces déchets à 200 kg par personne, soit à 2000 tonnes pour la ville. La ville va donc distribuer à prix coûtant ou limité, à chaque habitant, 20 sacs permettant de contenir 10 kg. Des sacs supplémentaires seront disponibles, mais fortement taxés, en fonction du taux de persuasion que l'on veut mettre dans le système.

L'intérêt de ce système est qu'il permet de récompenser les personnes qui dépassent les objectifs fixés par la ville: la famille de 4 personnes qui dispose de 80 sacs et qui

parvient à n'en utiliser que 50 va pouvoir revendre les 30 restant. Leur prix sur le marché sera d'autant plus élevé que le prix de vente du sac officiel est haut. C'est l'application à la population du principe des droits de polluer négociables. Le prix du surplus et la quantité accessible à prix coûtant ou limité peut être déterminé chaque année en fonction des résultats de la période précédente, de l'évolution de la technique permettant de diminuer sa consommation et des objectifs fixés pour la période suivante. Le principe doit toujours être de ne pas taxer la consommation indispensable, mais uniquement la consommation excédentaire.

Ce système est évidemment applicable à d'autres domaines que celui des déchets. Il peut par exemple permettre de réguler la consommation d'énergie.

C'est la réconciliation de l'écologie et du social, en appliquant des principes économiques. Du développement durable, donc.

## Le Costa Rica a voté oui au Traité de libre échange avec les Etats-Unis

*Un vote serré pour un enjeu considérable*

Charlotte Robert (20 octobre 2007)

Pour nous Suisses, qui votons sur tout et n'importe quoi, cela ne nous impressionne pas. Mais en Amérique latine, c'est le seul pays qui a organisé un référendum sur le sujet, le

premier de leur histoire (DP 1734).

On le sait, les Etats-Unis ont depuis 1994 un accord avec le Mexique et le Canada. Et on

sait aussi que la balance des effets du libre échange au Mexique penche plutôt du côté négatif. Il y a environ 5 ans, les Etats-Unis ont décidé de proposer aux pays d'Amérique