

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1985)
Heft: 758

Artikel: Pollution, catalyseurs et rabais fiscaux : un peu de logique, svp!
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1017452>

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>

POLLUTION, CATALYSEURS ET RABAIS FISCAUX

Un peu de logique, svp!

Mars 1984: le Conseil fédéral décide l'introduction de l'essence sans plomb dans notre pays. Août 1984: Berne autorise l'importation de voitures équipées de catalyseurs. Mais personne ne se fait d'illusions: combien d'automobilistes choisiront un véhicule coûtant 1000 à 3000 francs de plus et utilisant de surcroît un type d'essence plus chère à la colonne?

D'où quelques mesures complémentaires envisagées: abaissement artificiel du prix de l'essence sans plomb et rabais fiscaux accordés aux détenteurs de véhicules équipés de catalyseur. Et comme tout cela, à l'évidence, ne suffira pas pour sauver la forêt, il convient d'encourager les automobilistes à prendre le train en leur offrant l'abonnement CFF demi-tarif moyennant une majoration de 5 centimes du litre d'essence (proposition de l'ancien conseiller national PDC Paul Biderbost, membre du conseil d'administration des CFF).

Au premier abord, ces différentes mesures pourraient paraître judicieuses. Mais à y regarder de plus près, elles ne le sont pas pour deux raisons au moins.

1. *Entorse au principe de causalité.* — Dans son article 2, la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE, entrée en vigueur: 1.1.1985) introduit le principe de causalité: le pollueur doit aussi être le payeur. Autrement dit, les mesures à prendre pour diminuer les nuisances imputables aux voitures doivent être financées par leur détenteur, sans que ce dernier ne puisse ensuite prétendre à des rabais fiscaux. A la rigueur, on pourrait admettre que les rabais accordés à une catégorie d'automobilistes (ceux qui polluent le moins)

soient mis à la charge d'une autre catégorie (ceux qui polluent le plus). Mais faire payer aux contribuables les rabais fiscaux accordés aux automobilistes, c'est faire de l'écologie à l'envers et bafouer l'esprit d'une loi dont le but est justement une meilleure protection de l'environnement.

2. *Les automobilistes ne méritent pas d'être récompensés.* — Si l'on veut récompenser ceux qui polluent le moins dans leurs déplacements, alors il faut de toute urgence accorder des priviléges fiscaux aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports publics (malheureusement, on sait comment les CFF envisagent de récompenser ces derniers!). Or l'idée de M. Biderbost, séduisante au premier abord, consiste finalement à offrir aux automobilistes l'abonnement CFF demi-tarif pour le prix de 57 francs tandis que les piétons, eux, continueront à débourser 360 francs pour le même abonnement!

COÛTS SOCIAUX

En fait, ce débat nous ramène aux fameux «coûts sociaux» du trafic automobile (coût des accidents, des embouteillages, de la pollution). En l'occurrence,

MORT DES FORêTS Les conseillers entre deux urnes

Grand show parlementaire en vue à propos de la mort des forêts. Qu'attendre de cette représentation sous la Coupole fédérale? Débouchera-t-on sur des mesures concrètes? S'attaquera-t-on de front aux origines du mal, même si le diagnostic n'est aujourd'hui pas encore tout à fait sans appel (scientifique)? En bref, les députés vont-ils envisager de brider la circulation automobile, sans tenir compte des retombées électorales inévitables de mesures prises dans ce secteur?

il s'agit de faire participer financièrement les automobilistes au coût de la pollution.

Le trafic automobile contribue environ pour moitié à la pollution de l'air (quantité de substances nocives — les trois principales seulement — émises par le trafic des véhicules à moteur en 1983: 435 000 tonnes de monoxyde de carbone; 150 000 tonnes d'oxydes d'azote; 84 000 tonnes d'hydrocarbures); la pollution de l'air est fortement incriminée dans le phénomène de déprérissement des forêts; ce fléau coûtera des centaines de millions de francs — peut-être bien plusieurs milliards — à la collectivité.

Dans ces conditions, il est absolument injustifiable de subventionner une quelconque catégorie d'automobilistes. Car globalement, les sommes versées par les automobilistes à l'Etat diminueront, alors que justement elles devraient augmenter pour contribuer aux mesures de lutte contre la pollution atmosphérique.

La Loi fédérale sur la protection de l'environnement vient d'introduire le principe pollueur-payeur: il convient de l'appliquer intelligemment et non de brouiller les cartes comme on est en train de le faire actuellement dans le domaine du trafic automobile.

Voyez la prudence extrême avec laquelle le radical vaudois Jacques Martin (ingénieur forestier de profession) s'est exprimé sur le sujet il y a quelques jours (dans sa commune de Gryon): *En décidant de réduire la vitesse sur les routes et les autoroutes le Conseil fédéral n'a pas pris une bonne décision. Cette mesure relativement spectaculaire risque fortement de braquer la population sur le très grave problème du déprérissement des forêts. L'introduction généralisée du catalyseur pourrait en revanche contribuer à enrayer sensiblement la mort lente de nombreuses espèces.* Deux tu l'auras vaut mieux que un tu l'as... Propos immédiatement enregistrés par le «Nouvelliste» et répercutés en gras bien sûr, le quotidien valaisan étant à la pointe du combat