

Pollution, catalyseurs et rabais fiscaux : un peu de logique, svp!

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - (1985)

Heft 758

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1017452>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 paraissent 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 privilèges 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 déboursier 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'occur-

rence, 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 dépérissement 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.

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?

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 fort de braquer la population sur le très grave problème du dépérissement 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 tu l'as... Propos immédiatement enregistrés par le «Nouveliste» et répercutés en gras bien sûr, le quotidien valaisan étant à la pointe du combat