

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 25 (1988)  
**Heft:** 908

**Artikel:** Les nouvelles vaches sacrées  
**Autor:** Brutsch, François  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1018182>

### **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:** 30.01.2025

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

## Les nouvelles vaches sacrées

Comme toujours passionnelle dès qu'on touche à l'automobile, la discussion sur une réforme éventuelle de l'impôt auto paraît bien mal engagée. Pour une bonne partie de la presse romande, elle s'est d'ailleurs limitée à l'imprécation facile envers ces empêcheurs de rouler en rond, occultant la réflexion à l'origine de ces propositions: est-il normal que celui qui roule peu paye pour celui qui roule beaucoup? Le principe du pollueur-payeur qui suscite une touchante unanimité de principe doit-il aussi être appliqué à l'automobile?

L'impôt auto est destiné aux caisses des cantons et ceux-ci en fixent eux-mêmes le montant et l'assiette: cylindrée, puissance ou poids du véhicule. Ce système a l'inconvénient d'introduire un coût fixe pour le propriétaire du véhicule, alors que c'est son mode d'utilisation plus ou moins intensif qui génère un coût social et des dépenses pour la collectivité. C'est pourquoi, outre le système de l'éco-bonus proposé par l'AST (ristourne uniforme à chaque contribuable financée par une surtaxe sur l'essence) deux idées ont émergé: l'impôt auto kilométrique ou son incorporation au prix de l'essence.

On ne peut pas reprocher au groupe de travail de la Conférence des directeurs cantonaux des finances qui s'est penché sur la question de planer dans l'abstraction. Préférant l'impôt kilométrique, il n'a laissé dans l'ombre aucun détail des modalités de son introduction et de sa perception: pose d'un compteur sur l'essieu des véhicules, carte à timbrer sur ce compteur, paiement par acomptes... Le système préserve la liberté des cantons de l'introduire ou non et de fixer le taux d'imposition.

Bon nombre de critiques ont porté sur la complication et le coût de cet impôt nouvelle manière. Elles ne paraissent d'ailleurs pas dénuées de pertinence: le souci de bien faire ne doit pas, par un perfectionnisme bien helvétique, perdre de vue le sens commun. Mais

il s'agit alors d'utiliser la discussion pour faire progresser le débat et non pas pour s'empresser de le clore. Y a-t-il d'autres modalités, plus simples, envisageables pour l'impôt kilométrique? Le compteur ordinaire — qui pourrait être plombé — est-il réellement trop peu fiable? Un système déclaratif — susceptible d'être contrôlé lors de la visite technique du véhicule — n'est-il pas suffisant?

Les défauts pratiques de la solution préconisée par le groupe de travail amènent aussi à réévaluer son appréciation de l'autre proposition de réforme de l'impôt auto proposée par une initiative du canton de Zurich (à l'unanimité de son Grand Conseil): son incorporation sur le plan fédéral au prix de l'essence, ce qui représenterait une surtaxe de 30 centimes par litre. A cela, deux objections majeures: le tourisme à la pompe (dans les régions frontalières, les automobilistes iraient faire le plein à l'étranger) et le fédéralisme (l'impôt auto deviendrait fédéral: même si son produit était réparti entre les cantons, son montant serait uniforme dans toute la Suisse). Si l'on veut bien peser les avantages et inconvénients des deux systèmes, la surtaxe sur l'essence l'emporte manifestement. Pas de complications administratives et lien encore plus direct entre le montant payé et l'usage du véhicule. Le problème frontalier est soluble (obligation de quitter la Suisse réservoir plein) alors que le fédéralisme, ici, n'a guère sa raison d'être; l'uniformisation est au contraire le moyen de mettre un terme à cet autre tourisme sournois qui consiste à garder ses plaques dans un canton même si l'on vit dans un autre, et à la sous-enchère à laquelle ils se livrent.

Reste à savoir si les contribuables-conducteurs sauront voir où est leur intérêt (payer le juste prix) ou s'ils préféreront laisser paître la vache sacrée.