

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 28 (1991)
Heft: 1052

Artikel: Le prix de l'essence en Suisse
Autor: Lambelet, Jean-Christian
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1021003>

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: 29.03.2025

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

L'INVITÉ DE DP

Le prix de l'essence en Suisse

La Commission des cartels démantèle ce qu'elle avait contribué à créer il y a seize ans. Le marché s'en portera-t-il mieux ?

Jean-Christian Lambelet

Professeur au Département d'économétrie et d'économie politique de l'Université de Lausanne ainsi qu'à l'Institut universitaire des hautes études internationales de Genève.

Jusqu'à tout récemment, un changement dans le prix de l'essence était annoncé et appliqué de manière pratiquement simultanée et uniforme par toutes les compagnies. C'était si clair que cela n'a pas échappé au public et beaucoup y voyaient le signe que quelque chose ne jouait pas sur le marché de l'essence, qu'on devait se trouver en présence d'un cartel. En réalité, cette synchronisation résultait de l'existence d'un système organisé mis en place en 1975 (premier choc pétrolier) à l'instigation des autorités, c'est-à-dire de la Commission des cartels.

Ce système, qui vient d'être aboli, fonctionnait en gros de la manière suivante.

Au départ, on prenait le prix de l'essence sur le marché libre dit de Rotterdam. Comme ce prix est en dollars, on le convertissait en francs suisses au moyen du taux de change courant et on y ajoutait les frais de transport sur le Rhin pour obtenir le prix «c.a.f.» (coût, assurance, fret) à Bâle. A ce dernier, on ajoutait les diverses taxes et impôts frappant l'essence ainsi que des marges brutes pour les grossistes et les détaillants. Il en résultait le prix maximum ou «prix de référence» valable pour la Suisse (en plaine et service compris).

Prix de référence et prix moyen

Au début d'avril 1990, par exemple, le prix maximum ainsi calculé s'établissait à 1,13 franc par litre de super. De ce montant, le prix à Rotterdam (converti en francs suisses) représentait 23,0%, le transport sur le Rhin 1,4%, les droits et taxes prélevés par la Confédération pas moins de 57,7%, la marge brute des grossistes 7,3% et celle des détaillants 10,6%. A noter que, dans ce système organisé, ces marges étaient considérées comme des plafonds et que rien n'interdisait aux détaillants individuels d'en pratiquer de plus petites, et cela selon les conditions locales (concurrence plus ou moins vive avec d'autres détaillants), selon le mode de vente (self-service ou non) et selon les contrats passés avec les grossistes. C'est ce qui explique que le prix à la colonne pouvait différer, de manière souvent appréciable, de station-service à station-service. C'est aussi ce qui explique que le prix moyen à la colonne ait toujours été inférieur au prix maximum. Ainsi, au début d'avril 1990, le prix moyen pour la super se montait à 1,05 franc alors que le prix maximum s'établissait à 1,13 franc, comme dit.

En 1975, au moment où ce système organisé fut mis en place, l'approvisionnement du marché suisse était assuré par une cinquantaine d'importateurs-grossistes, dont une majorité d'importateurs indépendants (tous n'étant pas petits, vide Migrol) et un petit nombre de filiales suisses des compagnies pétrolières interna-

tionales, la part de ces dernières étant cependant prépondérante. De manière générale, les indépendants se ravitaillaient principalement sur le marché de Rotterdam, lequel était essentiellement un marché d'excédents de production où les prix fluctuaient fortement. En période de pénurie globale, les prix sur ce marché «résiduel» tendaient donc à être très élevés, ce qui pouvait se traduire par des difficultés plus ou moins aiguës pour les indépendants, alors que les filiales suisses des multinationales pouvaient généralement compter sur un approvisionnement plus sûr et à meilleur compte, et cela en raison des contrats à long terme qui les liaient à leurs maisons-mères. Ce fut ce qui arriva lors du premier choc pétrolier (1973-1975) où les prix augmentèrent si fortement à Rotterdam qu'on pouvait en concevoir des craintes pour la survie des indépendants ou, en tout cas, pour certains d'entre eux. Voyant cela, la Commission fédérale des cartels conclut en 1975 qu'il convenait d'accorder une certaine protection aux indépendants afin d'empêcher que le marché suisse de l'essence ne devint par trop oligopolistique; ce qu'elle fit en proposant le système organisé qu'on vient de décrire, lequel fut adopté et appliqué jusqu'à tout récemment (fin juin 1991).

Le système fonctionnait

Ce système soulève au moins deux problèmes intéressants. Le premier, d'ordre déjà historique, est de savoir si, dans ce système, le prix de l'essence montait plus vite qu'il ne descendait. Cette vue, très répandue dans le public, vient de faire l'objet d'une analyse économétrique détaillée (avec Guy Buehler), laquelle sera publiée le 21 de ce mois dans un chapitre spécial des *Analyses et prévisions* de l'Institut 'Créa'* de macroéconomie appliquée. La conclusion en est claire: scientifiquement parlant et jusqu'à plus ample informé, il n'y a aucune indication fiable et solide qui permette d'affirmer qu'en Suisse le prix de l'essence montait plus vite qu'il ne descendait. Autrement dit, et selon toutes apparences, le système organisé qu'on a décrit était appliqué de manière non seulement honnête, mais aussi strictement symétrique.

Une deuxième question est celle de savoir ce qui va se passer maintenant que ce système a été aboli suite à une «enquête préalable» de la Commission des cartels, laquelle était pourtant à son origine. En 1975, la Commission avait raisonné que ce système se justifiait si on voulait éviter que la branche ne devienne par trop oli-

ici et là

Inauguration du centre régional Amnesty international en Suisse romande, le samedi 21 septembre de 11 à 16 heures, rue de la Grotte 6, à Lausanne. Musique, animation, exposition, etc.

DP
DP

Domaine
Public

Rédacteur responsable: Jean-Daniel Delley (jd)

Rédacteur: Pierre Imhof (pi)

Ont également collaboré à ce numéro:

Jean-Pierre Bossy (jpb)

François Brutsch (fb)

André Gavillet (ag)

Yvette Jaggi (yj)

Charles-F. Pochon (cfp)

Forum: Jeanlouis Cornuz,

Jean-Christian Lambelet

Abonnement: 70 francs pour une année

Administration, rédaction: Saint-Pierre 1,

case postale 2612, 1002 Lausanne

Téléphone: 021 312 69 10

Télécopie: 021 312 80 40 - CCP: 10-15527-9

Composition et maquette: Monique Hennin

Pierre Imhof, Françoise Gavillet

Impression:

Imprimerie des Arts et Métiers SA, Renens

LE CARNET DE JEANLOUIS CORNUZ

Les nouveaux chrétiens

gopolistique. Seize ans plus tard, ce sont ses inconvénients qui se sont imposés à la Commission. En effet, l'approvisionnement via le Rhin et Bâle ne représente en moyenne qu'un peu plus d'un tiers du total, les importations par pipeline comptant pour un peu moins de 40%, le solde venant par le rail (environ 18%) et par la route (8%). Dans la mesure où les importations n'arrivant pas par Bâle sont meilleur marché, ce qui est souvent (et de plus en plus) le cas, mais que les prix continuaient de se fonder sur ceux à Bâle, il en résultait la création de *rentes* pour les importateurs ne passant pas par Bâle.

Baissera, baissera pas ?

Ce sont ces *rentes*, réelles ou non, mais probablement réelles, que la Commission des cartels a récemment prises dans son collimateur. De leur disparition, elle espère des prix plus bas pour le consommateur. Sera-ce le cas ? C'est possible, mais ce n'est pas sûr, les choses ayant changé assez fondamentalement depuis l'époque du premier choc pétrolier. Ainsi, le marché de Rotterdam n'est plus aujourd'hui un marché secondaire où s'achètent et se vendent des excédents de production, mais c'est devenu le marché mondial — ou en tout cas européen — sur lequel plus ou moins tout le monde s'approvisionne, y compris les filiales suisses des grandes multinationales. A cet égard, indépendants et filiales des multinationales se trouvent, désormais et très largement, sur un pied d'égalité quant à leurs sources et conditions d'approvisionnement.

Ce n'est, en revanche, guère le cas pour les moyens et frais de transport depuis l'étranger. D'une part, les coûts de transport sur le Rhin risquent d'augmenter plus ou moins fortement à l'avenir, la CE ayant décidé de lancer une campagne de désarmement visant les moyens de transport pétrolier (péniches, barges) sur le fleuve. D'autre part, les pipelines à destination de la Suisse, qui sont généralement utilisés au-dessous de leur capacité, voire très au-dessous, se terminent dans des raffineries ou des dépôts appartenant à quelques grandes multinationales bien que les oléoducs eux-mêmes soient la propriété de sociétés séparées...

Et après ?

Quels seront, dans ces circonstances, les effets de l'abolition du système organisé sur la structure de la branche, sur le genre et le degré de concurrence (ou d'absence de concurrence) qui y régnera et, par voie de conséquence, sur le prix moyen de l'essence en Suisse? A priori cela n'est pas

M^{gr} Biffi, cardinal archevêque de Bologne, est apparemment un lecteur assidu de *L'Atout*, que dirige avec tant de compétence et de dévouement M^{me} Geneviève Aubry.

L'Antéchrist est parmi nous ! annonce-t-il *urbi et orbi*.

Et de proposer une solution élégante au problème n° 1 d'aujourd'hui: maintenant que le communisme est nettement en perte de vitesse, ceux dont le fond de la pensée était l'anti-communisme, risquent de se trouver dans un désarroi émouvant, avec si j'ose dire une pensée sans fond...

M^{gr} Biffi les rassérène en quelque sorte. Hier communiste, l'Antéchrist — le diable, si vous préférez — n'a fait que changer de masque. C'est aujourd'hui un philanthrope, un pacifiste et un non violent — on croirait entendre M^{me} Sandoz, qui rappelait très justement que l'intolérance et le fanatisme sont à chercher dans les rangs des objecteurs de conscience. C'est aujourd'hui un œcuméniste et un écologiste — *horresco referens*. Bref, le Malin prend les traits d'un authentique disciple du Seigneur, mais son seul but est de tromper les hommes et de mener l'humanité à sa perdition... Voyez les jeunes: trompés par le faux christianisme d'un Léon Tolstoï (n'a-t-on pas vu le périodique catholique *Famille Chrétienne*, poussé

clair du tout et seul un «suivi» permettra de dire si les effets conjugués de cette abolition et d'éventuels changements de structure et de comportement dans la branche se traduiront par une baisse du prix moyen de l'essence (toutes choses par ailleurs égales), comme la Commissions des cartels l'espère, ou par un prix largement inchangé, voire (ce qui n'est pas exclu) par un prix en hausse.

Quoi qu'il en soit, ce ne sera qu'avec un recul de plusieurs mois au minimum qu'on pourra commencer à se faire une idée à ce sujet. L'analyse économétrique du prix de l'essence qu'on a mentionnée plus haut se prête particulièrement bien à un tel suivi. Nous ne manquerons d'y procéder et d'en faire connaître les résultats au cours de l'année prochaine, peut-être à l'occasion d'un colloque consacré au marché et au prix de l'essence en Suisse. ■

*Analyses et prévisions, Institut 'Créa' DEEP/HEC, Université de Lausanne, 1015 Lausanne.

par une étrange aberration, offrir en cadeau à ses abonnés le roman de *Guerre et Paix*), ils sont persuadés en toute bonne foi d'être à l'école de Jésus Christ, et cela d'une manière plus authentique et plus cohérente qu'en se conformant à la tradition. Victimes de leur générosité, «ils sont fascinés par l'idée de la non-violence et de l'anti-militarisme, suivant ainsi, sans en être conscients, les enseignements d'un écrivain noble, mais radicalement païen». Ne les a-t-on pas vus s'élever contre la guerre du Golfe ?

Je parlais de M^{mes} Aubry et Sandoz: je ne crois pas me tromper en avançant que M^{gr} Biffi a beaucoup lu, également, le pasteur Chavannes.

Quoi qu'il en soit, nous voici à même d'esquisser le portrait du véritable chrétien: militariste, partisan des interventions musclées — je n'irais pas jusqu'à dire: belliciste — très ouvert au commerce des armes, très ferme vis à vis des frères égarés (protestants) et vis à vis des païens (juifs, musulmans, bouddhistes, «tolstoïens», etc); fort ami de l'expansion industrielle — l'écologie n'étant en somme que pure idolâtrie, une sorte de panthéisme déguisé; misanthrope prudent — on sait assez où mène la philanthropie: Marat, qui se disait «ami du peuple», et même sans aller jusque là, les prêtres ouvriers... Le général «chrétien» Aoun, de ce point de vue-là, est exemplaire — un exemple malheureusement méconnu...

Pour ma part, complètement perverti, j'inclinerais vers un autre modèle: celui de ce petit garçon de Turin, qui était malade... La doctoresse monte les cinq étages du HLM où il habitait, pénètre dans la chambre surchauffée, lui demande comment il va — petit visage souffreteux, yeux agrandis par la fièvre. Le gosse se contente de hausser les épaules, dans un geste de couci-couça. Puis il murmure: «*E tu, dottoressa, come stai ?*» ■

Voisinage

A partir de la rentrée les écoliers de neuf et dix ans de Montbéliard apprennent aussi l'allemand. Cette ville, pendant plusieurs centaines d'années liée au Wurtemberg, veut soigner ses liens avec ses voisins alémaniques. Pour ceux qui l'ignorent, Montbéliard s'appelle Mömpelgard en allemand. ■