

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 29 (1992)
Heft: 1068

Artikel: Augmentation du prix de l'essence : un petit pas vers une meilleure transparence
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1021679>

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: 30.03.2025

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

Un petit pas vers une meilleure transparence

Le prix de l'essence est nettement plus bas en 1991 que dix ou vingt ans plus tôt. Et une augmentation de 25 centimes pas litre ne changera pas fondamentalement les choses.

(pi) Le Conseil fédéral continue sa politique «en manchettes de journaux»: depuis l'été passé les indiscretions et les fausses révélations se succèdent à propos d'une augmentation des taxes grevant les carburants, sans qu'aucune décision ne soit prise. Nouvel épisode la semaine dernière, avec l'annonce, lors d'une conférence de presse, de la volonté du Conseil fédéral, parmi d'autres mesures, de relever la taxe de base sur les carburants de 25 centimes par litre. Gain escompté: 1,6 milliard de francs. Mais cette décision n'est pas définitive: aucun Message aux Chambres n'est encore adopté et une procédure de consultation est en cours.

Si le Conseil fédéral a le pouvoir de décider d'une hausse de la taxe de base

et de la faire entrer immédiatement en vigueur, il doit ensuite faire confirmer sa décision par le Parlement; ce dernier avait d'ailleurs refusé d'avaliser en 1986 une hausse concernant le gaz et le mazout. Le Conseil fédéral a donc préféré, pour éviter de devoir faire marche arrière, programmer une hausse pour 1993, après décision des Chambres — et du peuple si un référendum est lancé.

Rouler, toujours moins cher

Une augmentation de la taxe de base est en soi tout à fait justifiée.

En vigueur depuis 1936, elle n'a jamais été augmentée (lire l'encadré). Même en tenant compte de la surtaxe, perçue depuis 1962, les impôts grevant l'essence ont crû bien moins rapidement que

le coût de la vie, alors même que les prestations de l'Etat en faveur des automobilistes étaient à la hausse, notamment par la réalisation du réseau d'autoroutes. En fait, c'est essentiellement l'accroissement considérable du trafic qui a assuré une augmentation de ces rentrées fiscales. Par contre, la contribution individuelle de chaque automobiliste diminue: l'impôt total par litre d'essence — taxe et surtaxe — est d'environ 55 centimes depuis 1974. S'il avait suivi l'indice des prix, il aurait presque doublé depuis cette date. L'automobiliste paie donc, en francs constants et par kilomètre parcouru, chaque année moins d'impôts. Tendances encore accentuées par le fait que la consommation de carburant de tous les modèles diminue et qu'un rabais est accordé pour l'essence sans plomb.

On peut ainsi estimer qu'en 1970, l'automobiliste parcourant quinze kilomètres au volant d'une voiture de moyenne cylindrée payait l'équivalent d'une livre de pain sous forme de taxes sur l'essence. Aujourd'hui, ce même automobiliste, au volant d'une voiture de même cylindrée dont la consommation de carburant est moindre, paie en taxes moins du tiers du prix de la livre

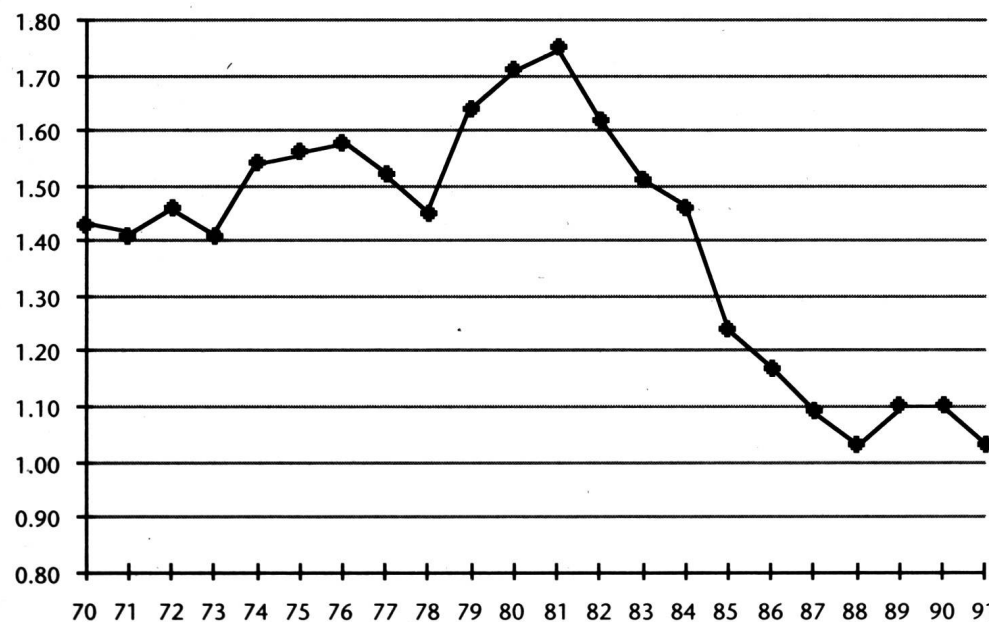
de pain pour parcourir la même distance... Notons encore que cette diminution relative du montant des taxes n'a pas été compensée par une augmentation du prix de l'essence payé aux grossistes et aux raffineurs; il est, à la colonne, très nettement à la baisse depuis plusieurs années: un plein coûtant 40 francs en décembre 1982 revenait à moins de 35 francs à fin 1991...

Aller en train, toujours plus cher

Alors que la volonté politique presque unanimement exprimée est d'encourager l'utilisation des transports publics, leur prix, au contraire de celui de l'essence, ne cesse d'augmenter, plus rapidement même que l'indice des prix. Et cela malgré l'introduction de l'abonnement demi-tarif et d'autres réductions tarifaires en faveur des pendulaires, malgré l'introduction d'abonnements verts dans de nombreuses villes. Deux possibilités existent donc pour lutter

Le prix de l'essence en francs constants depuis 1971

Sur la base des moyennes annuelles des relevés du prix de l'essence. Francs constants = prix courant de l'essence divisé par l'indice suisse des prix, base octobre 1991=100. Essence normale jusqu'en octobre 1985; dès novembre 1985, essence sans plomb 95. Graphique DP. Sources: Association transports et environnement (ATE), Office fédéral de la statistique.



Les taxes sur les carburants

Taxe de base

Perçue depuis 1936.

Tarif: 26.50 les 100 kg brut, soit environ 25 ct/l. d'essence; inchangée depuis son entrée en vigueur, sauf pour accorder une réduction de 8 ct./l. à l'essence sans plomb (arrêté du 22.3.85).

Affectation: De 1958 à 1985 trois cinquièmes sont affectés à des dépenses routières comme le prévoit l'art. 36^{ter} de la Constitution, selon une liste restrictive. Depuis 1986, la moitié est affectée à des dépenses routières, de manière plus souple (les dépenses en faveur de la séparation des trafics publics et privés, des places de parc dans les gare, etc. sont incluses).

Surtaxe

Perçue depuis 1962

Tarif 1962 - 1963	5 ct/l.
1963 - 1965	7
1965 - 1967	12
1967 - 1968	14
1968 - 1971	15
1971 - 1974	20

à partir du 31 août 1974 30

Affectation: La totalité de la surtaxe est affectée à des dépenses routières selon la même liste que pour la taxe de base.

contre cette tendance: soit on diminue le prix des transports publics, soit on augmente celui des transports privés. La première solution est simplement impraticable: les déficits des entreprises grandiraient encore, ce qui compromettrait les indispensables investissements qu'elles doivent consentir. Et cette mesure ne ferait finalement qu'encourager la mobilité sans provoquer de réel transfert d'un mode de transport à l'autre.

Pas d'autre solution

Reste donc à augmenter le prix des transports privés, ce qui aura pour heureuse conséquence de diminuer le déficit de ce secteur. Car si ce poste du compte routier actuel est presque équilibré, il ne tient compte que des recettes et des dépenses comptabilisables (essentiellement la construction et l'entretien des routes). Or un récent rapport du Département des transports, des communications et de l'énergie estime

CH-701

Multiculturalisme ou intégration

(jg) Il y a deux semaines, CH-701 a été lancé à Zurich; c'est une sorte de forum destiné à favoriser la compréhension entre Suisses et immigrés. Le conseiller national tessinois (PDC) Fulvio Caccia s'en est fait le porte-parole. Une initiative sympathique, pleine de bonnes intentions et soutenue par de nombreux parlementaires modernistes, de Gilles Petitpierre à Victor Ruffy. Il faut parfois se défier des bons sentiments. Selon Fulvio Caccia, la Suisse doit devenir une société multiculturelle. La logique du multiculturalisme s'oppose radicalement à la logique de l'intégration qui a toujours été à l'œuvre dans notre pays. On oublie que la Suisse, et singulièrement sa partie romande, est depuis le siècle passé une formidable machine d'intégration.

Les Chinois distinguent entre les barbares crus qui ne connaissent pas les bienfaits de la seule culture qui vaille, la leur, et les barbares cuits qui se sont assimilés et sinisés après avoir mijoté à petit feu dans la marmite des Hans. En Suisse romande, les allogènes crus, qu'ils viennent de Romanshorn ou du Zaïre, se retrouvent en général tout-à-fait cuits vingt ans après et si ce n'est eux, du moins leurs enfants sont mitonnés à point.

Tout cela nous semble si naturel que l'on oublie à quel point cette situation est rare sur cette planète. La France est peut-être le seul autre pays où la logi-

que les seuls accidents de la circulation coûtent à la collectivité 1,5 milliard de francs par année, après déduction des contributions privées. Une augmentation de 25 centimes par litre n'est qu'un petit pas vers une transparence des coûts du trafic privé et l'application stricte du principe du pollueur-payeur. ■

Le retour des péages

(pi) L'imposition de l'essence est ce que l'on a trouvé de mieux pour que les automobilistes contribuent aux frais qu'ils occasionnent en fonction des ki-

que intégrative est aussi forte. Après tout, un étranger débarquant chez nous pourrait considérer qu'il vaut mieux s'assimiler à la culture allemande majoritaire et ne pas trop chercher à s'intégrer au monde francophone. Or tous les rouages les plus subtils de la Suisse visent à favoriser l'enracinement local et rendent simplement impossible toute autre solution. Le racisme et la xénophobie n'en sont pas éliminés, mais cette détestable acidité finit par se dissoudre peu à peu.

La logique multiculturelle qui semble être défendue par CH-701 a des effets très différents. Il s'agit de permettre à chaque communauté d'étrangers de vivre dans sa culture en bonne harmonie avec les Helvètes. Autrement dit le Turc ou le Kosovar ne doit pas devenir suisse, mais se faire accepter comme turc ou albanais par nos concitoyens. C'était là le point de vue initial de SOS-Racisme en France, position qui est aujourd'hui largement abandonnée. Le multiculturalisme favorise la création de «communautés» au sens libanais, de ghettos et, en définitive, fabrique de l'exclusion.

D'ailleurs, intégration ne signifie pas, bien sûr, rejet de ses origines. Les immigrés de la seconde génération parlent la langue de leurs parents, ont créé leurs associations et conservent leurs traditions culturelles ou alimentaires. Mais il s'agit là de leur sphère privée où le politique n'a pas à intervenir. En Suisse romande, les Centres de contact Suisse-Immigrés qui vont créer un bulletin commun pour tous les cantons francophones sont d'ailleurs engagés à fond dans une politique d'intégration. ■

lomètres qu'ils parcourent. D'autres systèmes sont à l'étude qui tiennent compte du lieu et du moment où le réseau routier est utilisé. L'un consiste à généraliser les péages à tarif différencié: gratuit sur les petites routes de campagne, cher dans les agglomérations au moment de l'heure de pointe. Nul besoin de s'arrêter pour payer: toutes les voitures sont équipées d'un émetteur qui est identifié par des bornes judicieusement disposées sur le réseau routier. Chaque automobiliste reçoit régulièrement son relevé à domicile. Autre possibilité: la voiture est équipée d'un lecteur de cartes à puces; celles-ci sont automatiquement débitées du montant correspondant au moment du passage devant une borne-péage. ■