Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 30 (1993)
Heft: 1119

Artikel: Petir [i.e. Petit] crédit : la bouée neuchâteloise
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011477

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: 10.12.2025

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

AUGMENTATION DU PRIX DES CARBURANTS

Une question à 250 millions

L'automobiliste est mobile, par définition. Penser qu'il va rouler moins parce que l'essence est plus chère, c'est oublier que la construction de routes est en elle-même une incitation aux déplacements.

(*pi*) La réaction du consommateur à une variation du prix de l'essence peut être appréhendée de deux manières. Par les responsables des finances publiques d'abord, qui tablent sur des recettes supplémentaires de l'ordre de 1,25 milliard de francs grâce à une augmentation de 20 centimes de la taxe de base, considérant que la consommation ne sera pas influencée par cette augmentation de prix. Et par les personnes soucieuses de la qualité de l'environnement d'autre part, qui supposent qu'une augmentation du prix des carburants aura un effet incitatif sur les automobilistes et qu'une modification de leurs comportements aura, à plus ou moins long terme, des effets modérateurs sur la consommation.

Une étude de l'institut Créa de macroéconomie appliquée de l'Université de Lausanne, rendue publique le 23 février, prétend que l'augmentation de 20 centimes approuvée dimanche dernier aura pour effet de diminuer la consommation d'essence de 4,5% par rapport à une situation où son prix serait resté inchangé. Et d'en conclure que les prévisions de recettes nouvelles établies par le Département des finances sont exagérées, puisqu'elles ne tiennent pas compte de ce facteur. Une mauvaise surprise pour le ministre des finances, mais une bonne nouvelle pour celui chargé de l'environnement...

De plus en plus d'études tentent d'analyser et de prévoir le comportement des gens sur la base de critères purement économiques. Avec la prétention de pratiquer une science exacte, les économistes s'appuient sur leurs travaux pour lancer des affirmations souvent invérifiables. Le travail de Créa sur le prix et la consommation d'essence entre dans cette catégorie et ne nous est d'aucun secours, simplement parce qu'il ne prend que quelques variables et sous-variables en considération: celles que l'on peut facilement introduire dans un ordinateur. Mais les résultats de l'étude sont en contradiction avec les observations des compagnies pétrolières qui affirment, lors des augmentations de prix importantes, ne constater qu'une baisse très temporaire de la consommation, comportement qui correspond à celui des clients des transports publics au moment des hausses de tarif.

L'étude Créa comporte au moins deux omissions essentielles. Premièrement, elle ne tient pas compte de l'affectation de la moitié de l'augmentation à des constructions routières: on sait que les améliorations du réseau routier, et notamment les autoroutes, ont pour effet une augmentation des déplacements. Or une partie importante des recettes nouvelles serviront à accélérer l'achèvement du réseau autoroutier, principalement en Suisse romande.

L'étude ignore également les économies qu'une baisse du trafic représentent pour l'Etat. Il est évident qu'une moindre consommation d'essence entraînerait une baisse des recettes fiscales, mais il est tout aussi vrai que moins de kilomètres parcourus et moins d'essence consommée permettraient à l'Etat de faire des économies, grâce à une diminution correspondante de la pollution, des accidents, de l'entretien des routes, etc. On peut également estimer qu'une partie du trafic automobile serait reportée sur les transports publics, ce qui aurait un effet (pas forcément positif) sur leurs finances. ■

Augmentation de la taxe sur l'essence: assainissement de l'environnement et/ou des finances fédérales, février 1993, Créa, BFSH 1,1015 Lausanne. 20 francs.

PETIR CRÉDIT

La bouée neuchâteloise

(*pi*) On connaît les tristes effets du petit crédit sur quantité de budgets modestes, un processus qu'avait décrit Jean-Pierre Tabin dans le livre édité par les Centres sociaux protestants en 1992: *Misères à crédit* (DP nº 1096).

Conscient de ce problème, le Conseil d'Etat neuchâtelois, en réponse à une motion déposée en 1991 au Grand Conseil, propose de créer un fonds de désendettement en faveur de la famille. Doté d'un capital de 2 millions de francs prélevés sur la fortune de la Caisse cantonale de compensation pour les allocations familiales, le fonds devrait intervenir dans une vingtaine de cas chaque année en prêtant une somme permettant à une personne ou à une famille endettée de se remettre à jour. Un mécanisme proche du rachat de dettes des pays en voie de développement. Le Conseil d'Etat espère en effet, grâce au capital dont disposera le fonds, qu'il sera possible de *«négocier, au besoin durement, avec les créanciers»* et d'obtenir ainsi des remises. Une fois l'accord conclu, le fonds paie la dette résiduelle, le bénéficiaire devenant débiteur du fonds. L'intérêt à servir sera évidemment nettement plus modeste qu'auprès des banques spécialisées dans le petit crédit. Dans son message, le Conseil d'Etat compte que les 2 millions mis à disposition du fonds procurent pour 100 000 francs d'intérêts. Le fonds devant lui-même verser 4% d'intérêts à la caisse d'allocations familiales, un solde de 20 000 francs permettra d'assumer les frais de fonctionnement. Les pertes éventuelles seront prises en charge par le compte d'exploitation des allocations familiales.

Quant aux bénéficiaires, pour une période d'essai en tout cas qui durera jusqu'en 1997, le Conseil d'Etat retient *«essentiellement les familles bi- ou monoparentales, en y incluant les parents divorcés astreints à payer des pensions alimentaires qui déséquilibrent fondamentalement leur existence»*.

Il faut bien sûr saluer cette initiative neuchâteloise, en relevant pourtant qu'une fois de plus l'Etat est amené à intervenir pour venir en aide à des personnes dont les banques sont empressées à encaisser les intérêts, mais qu'elles ne prennent pas en charge lorsque se présentent des difficultés.

Une invitation à utiliser toutes les possibilités légales pour limiter les effets négatifs du petit crédit, par exemple en proposant un réexamen du concordat auquel ont adhéré neuf cantons, dont Neuchâtel, et qui fixe un taux d'intérêt maximal (18%), limite la publicité et prévoit quelques autres restrictions. ■