



Les arguments de l'ATE

contre le subventionnement du prix de l'essence

Berne, juin 2022

Pour une mobilité
d'avenir



Pourquoi un subventionnement du prix de l'essence n'a pas de sens

L'ATE Association transports et environnement est très critique par rapport à la question des allègements fiscaux sur les carburants. La forte hausse des prix des carburants est la démonstration que notre grande dépendance aux énergies fossiles est nuisible à la Suisse. Le tournant énergétique en faveur d'énergies renouvelables est mieux à même de résoudre ce problème que des réductions d'impôts.

Les frais de carburant, même aux prix actuels, ne représentent qu'une fraction des coûts de la voiture. Cette hausse de prix n'a que faiblement renchéri les coûts des déplacements en voiture.

En se focalisant sur les prix des carburants, on a tendance à grossir le problème. Les frais de carburant ne représentent que 16,3% du coût d'exploitation d'une voiture. Selon les calculs actuels du TCS, une voiture coûte, en Suisse, en moyenne 10'280 francs par année, autrement dit 69 cts par km. Ainsi, une hausse de 48 cts du prix de l'essence se traduit par une augmentation de 3 cts du prix du km, qui passe ainsi à 72 cts. Cela représente un renchérissement de 4,35%.

Malgré la hausse des prix de l'essence, le nombre de kilomètres parcourus en voiture ne diminue pas. La hausse des prix des carburants est mieux supportée en Suisse que chez nos proches voisins européens.

Les prix des carburants ont augmenté ces derniers mois. Malgré cela, la consommation de carburant n'a pratiquement pas diminué en Suisse – autrement dit, on roule autant qu'avant. Ce sont les déplacements liés aux loisirs qui constituent la plus grande proportion du trafic routier. Ils ne sont pas a priori indispensables et c'est dès lors dans cette catégorie-là qu'on devrait s'attendre à une diminution des déplacements en voiture. Or ce n'est pas le cas. On peut par conséquent en déduire qu'en Suisse, cette hausse des prix est supportable. Par rapport aux pays qui nous entourent, le niveau des salaires suisses est nettement supérieur, si bien que les conséquences de la hausse du prix de l'essence sont moindres chez nous que, par exemple, en Allemagne, en France ou en Italie.

Pour les personnes à faible revenu qui dépendent d'une voiture pour leur activité professionnelle, la hausse des prix des carburants peut assurément constituer un problème existentiel. Dans ces cas-là, une aide spécifique s'impose. Par contre, un subventionnement généralisé des carburants serait une mauvaise réponse à un problème qui n'en est pas un.

Aujourd'hui déjà, les transports routiers motorisés entraînent des coûts élevés non couverts. Des allègements fiscaux supplémentaires sur le dos de la collectivité ne seraient pas opportuns.

Actuellement, les transports routiers ne couvrent qu'une fraction des coûts qu'ils entraînent. À eux seuls, les transports individuels motorisés occasionnent des coûts externes de l'ordre de 7,7 milliards de francs, autrement dit, de 7,8 centimes par kilomètre. Pour un kilométrage annuel moyen de 13 000 km, les coûts externes s'élèvent chaque année à 1 000 franc par voiture. Ces coûts – dégâts à l'environnement et coûts de la santé – sont à la charge de la collectivité. Il s'agit dès lors d'un subventionnement massif des transports routiers par la collectivité. Au lieu d'envisager des réductions fiscales, il serait bien plus judicieux de s'attacher d'urgence à internaliser ces coûts par des taxes plus élevées.

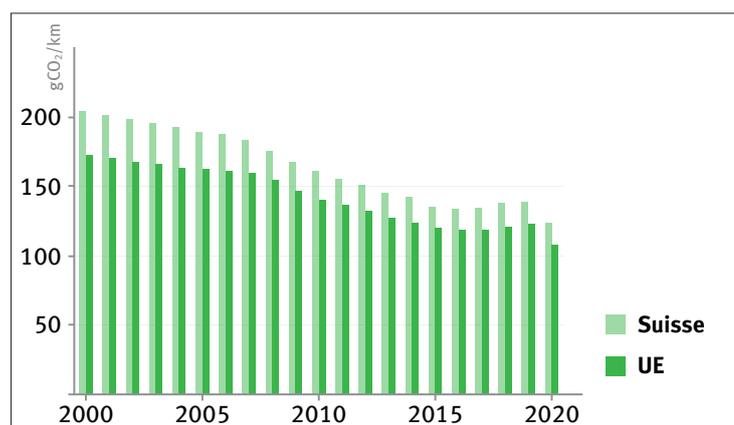
Les personnes à haut revenu profitent davantage des rabais fiscaux sur les carburants que les personnes à faible revenu.

Selon les données de l'Office fédéral de la statistique, les ménages à faible revenu (de moins de 4 530 francs par mois) ne dépensent en essence et en diesel que le tiers de ce que dépensent les ménages dont le revenu est supérieur à 12 856 francs. Les ménages à haut revenu profitent ainsi, en proportion, davantage d'un subventionnement du prix de l'essence. Les personnes qui peuvent plus facilement supporter les hausses de prix recevraient ainsi plus d'argent que les personnes au budget particulièrement limité.

Durant des années, nombre d'automobilistes ont fait l'acquisition de voitures chères, consommant beaucoup. Ces personnes en paient aujourd'hui le prix fort à la colonne.

Ces dernières années, la consommation moyenne de carburant et, dès lors aussi, les émissions de CO₂ des voitures vendues en Suisse étaient supérieures à celle des autres pays d'Europe. Beaucoup d'automobilistes suisses ont opté pour des modèles à consommation élevée, alors qu'il existe de très nombreux modèles moins gourmands en énergie. Ces personnes sont ainsi co-responsables du niveau de leurs coûts en carburant.

Émissions de CO₂ des flottes de voitures neuves en Suisse et dans l'UE



Source: OFEN, rapport des voitures neuves 2020

Au lieu de subventionner les carburants, il serait plus judicieux de compenser les hausses de prix par des réductions de la consommation.

Subventionner les produits pétroliers a pour effet d'en encourager la demande et contribue à maintenir le niveau élevé des prix du pétrole brut. L'objectif serait, au contraire, de réduire le plus vite possible la consommation, au lieu de la subventionner.

Il semble que, jusqu'ici, le volume du trafic routier n'ait pas réagi à la hausse des prix. Selon Avenergy, la demande en carburant reste inchangée. Les consommateurs et consommatrices auraient pourtant des possibilités de réduire substantiellement leurs coûts en carburant par un changement de comportement.

Environ 30% des déplacements en voitures concernent des distances inférieures à 3 km. Nombre de déplacements de courte distance en voiture pourraient facilement aussi s'effectuer à pied ou à vélo. Pour de plus longues distances, il faut, dans la mesure du possible, utiliser les transports publics. De même, former des communautés de covoiturage permet de réduire les coûts de carburant par personne. Le style de conduite influence aussi considérablement la consommation de carburant. Par rapport à un style de conduite moyen, «rouler feutré» permet d'économiser jusqu'à 10% de carburant – à un prix du litre d'essence à 2.– francs, cela représente un potentiel d'économie de près de 1,2 milliards de francs. Pour davantage d'informations, voir sur www.ecodrive.ch.

Subventionner les carburants augmente la marge bénéficiaire des groupes pétroliers. Ils peuvent ainsi continuer de vendre les mêmes quantités à un prix élevé.

Une hausse des prix entraîne une baisse de la demande. En réduisant les taxes sur les carburants, c'est l'État qui subit la hausse des prix et non les consommateur-trices. Qui plus est, cela supprime l'effet de frein sur la demande. Les profits du secteur pétrolier augmentent encore, du fait que le volume des ventes reste stable en quantité, malgré la hausse des prix. Ainsi, subventionner les carburants a pour effet l'accroître les marges de la branche pétrolière. Les bénéfices des groupes pétroliers ont déjà nettement augmenté du fait de la hausse des prix du brut. Ce sont eux les plus grands profiteurs de la hausse des prix et des éventuelles subventions des carburants.

Nous accueillons avec satisfaction la volonté du Surveillant des prix «d'analyser l'évolution des marges en amont de la chaîne de création de valeur» pour s'assurer que les raffineries et les exploitants de stations-services ne profitent pas de la situation à leur seul avantage et qu'ils fassent bénéficier les automobilistes des éventuelles baisses de prix.

Éditeur

ATE Association transports et environnement

Aarberggasse 61

Case postale

3001 Berne

Tél. 031 328 58 58

www.ate.ch

Pour une mobilité
d'avenir

