Petir [i.e. Petit] crédit : la bouée neuchâteloise

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **30 (1993)**

Heft 1119

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1011477

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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. ■