



**Métaux stratégiques**  
La guerre économique contre Moscou rebat la carte du nickel et de l'alu  
**Économie, page 16**

**Ernst Unger a dû quitter**  
la Cité Léopard, à Carouge, où il vivait depuis un demi-siècle. Portrait  
**La der, page 24**



LAURENT GUIRAUD

# Suisse

**Monde**  
**Economie**  
**Culture & Société**  
**La der**

## Flambée des prix en Suisse

# Le litre d'essence à 2 fr. 40 met la Coupole en ébullition

**La hausse des prix des carburants appelle-t-elle des réponses politiques? UDC et gauche pensent que oui. Pour le PLR, il faut garder la tête froide.**

Lise Bailat Berne

De mémoire d'automobiliste, on n'a jamais vu cela. À la pompe, le litre d'essence sans plomb et de diesel dépasse désormais 2 fr. 40 dans certaines régions. La guerre en Ukraine et les incertitudes qu'elle engendre ont pour conséquence un renchérissement général du prix des énergies et les carburants n'y échappent pas.

Il y aura un impact indiscutable sur le budget des ménages, avec ou sans voiture. Car, par ricochet, il faut aussi s'attendre à une hausse progressive des prix des biens de consommation.

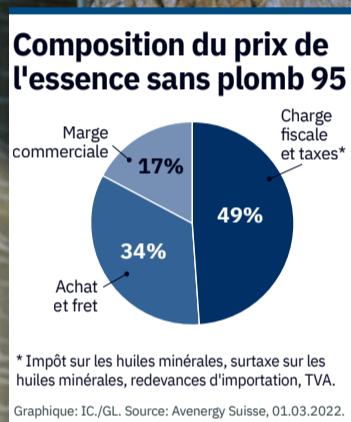
La situation appelle-t-elle des mesures politiques? Faut-il voir dans la hausse du prix des énergies fossiles une bénédiction pour la transition climatique ou les prémices d'une catastrophe sociale? En pleine session de printemps des Chambres fédérales, les partis s'en préoccupent. Les réponses divergent.

### Baisser les taxes

Pour l'UDC, la solution est assez claire: il faut que l'État renonce à prélever certaines taxes, au moins momentanément. Sur un litre d'essence à 2 fr. 40, le consommateur paie environ 1 fr. 20 de charges fiscales et de taxes, soit presque 50%.

Sur ce 1 fr. 20, un peu plus de la moitié est réaffectée aux routes, au trafic d'agglomération et au trafic aérien, tandis que le reste finit directement dans la caisse fédérale. «Nous devons garder les taxes prévues pour l'assainissement des routes. Mais ce qui va dans les caisses de l'État, on pourrait le suspendre momentanément», estime Pierre-André Page (UDC/FR).

La faitière Routesuisse est quant à elle favorable à la suppression de la TVA sur les impôts qui frappent les carburants. Une initiative parlementaire de Franz Grüter (UDC/LU), en cours de traitement, le demande. «Actuellement, la TVA est perçue non seulement sur les carburants mais



**Le prix du litre d'essence sans plomb 95 dépasse les 2 fr. 30 et le litre de diesel les 2 fr. 40, à cette station-service de Lausanne (mercredi 9 mars 2022).** CHRISTIAN BRUN

**«Nous devons garder les taxes prévues pour l'assainissement des routes.»**



**Pierre-André Page**  
Conseiller national (UDC/FR)

**«L'État ne va quand même pas subventionner l'essence en 2022!»**



**Sophie Michaud Gigon**  
Conseillère nationale (Verts/VD)

aussi sur les taxes grevant les carburants; le montant ainsi prélevé par le biais d'une taxe frappant une autre taxe est d'environ 6 centimes par litre d'essence ou de diesel», explique Olivier Fantino, directeur de Routesuisse.

En ne faisant rien, à 2 fr. 40 le litre d'essence, la voiture sera réservée aux riches, observe Pierre-André Page. «On crée à l'avenir deux catégories de population: les gens de la campagne vont payer et ceux des villes qui profitent d'une bonne offre de transports publics seront bénéficiaires.»

Présidente du Groupement suisse pour les régions de montagne, Christine Bulliard-Mar-

bach (Centre/FR) se dit, elle aussi, prête à agir sur les taxes. «Il est clair que cette flambée de prix est une catastrophe pour les régions de montagne. Après, c'est comme avec la pandémie: tout va si vite. Il nous faut bien réfléchir, mais je soutiendrai toute mesure qui ira dans le sens d'aider les régions de montagne et périphériques.»

Et la centriste d'estimer que même si les campagnes sont persuadées de la nécessité de la transition énergétique, elles ne pourront pas se passer de carburants fossiles aussi vite.

À gauche, la conseillère nationale Sophie Michaud Gigon (Verts/VD) n'est pas prête à sus-

prendre ces taxes sur les carburants, tout ou en partie: «L'État ne va quand même pas subventionner l'essence en 2022! On ne va pas mettre dans le même panier quelqu'un qui roule en Porsche ou un ménage ou une famille dans le besoin. Les aides doivent donc être ciblées.»

Mais que faire? Pour l'écologiste, cette hausse des prix des carburants doit mobiliser l'action politique sur plusieurs plans: «Il est temps de s'attaquer aux causes du problème. Et enfin d'accélérer la transition énergétique, d'investir dans des transports publics performants aussi dans les zones rurales, de favoriser la consommation écoresponsable, les cir-

cuits courts et de permettre la transparence des prix.»

La Vaudoise pense notamment à la fin de la majoration des produits vendus en ligne en Suisse et à la discussion attendue en mai sur la TVA sur les produits essentiels, comme les couches.

### Le pouvoir d'achat

Redonner du pouvoir d'achat aux gens plutôt que d'enlever des taxes. C'est aussi ce qui met en ébullition le Parti socialiste. Il est en train d'affiner sa stratégie.

Cela dit, le vice-président du parti, Samuel Bendahan, estime «qu'il ne faut pas être fermé à la discussion sur la taxe sur l'essence»: «Nous avons toujours défendu l'idée que dans certaines situations, il n'est pas facile d'abandonner son véhicule du jour au lendemain. Il faudra bien trouver une solution pour que les conséquences sociales ne soient pas dramatiques.»

Mais, pour revenir à la fameuse Porsche, pas question selon lui de «subventionner le luxe»: «Le danger, c'est qu'on dépense des milliards sans que cela soit efficace.»

Le groupe socialiste travaille sur un bouquet de mesures qui cibleraient la classe moyenne, une forme de subventions aux biens consommés par les gens les plus affectés: rabais sur les primes maladie, financement spécial pour les régions périphériques, mais aussi solutions pour que la hausse des énergies n'affecte pas les locataires.

Et comment payer tout cela? Lundi dernier, le socialiste genevois Christian Dandrès a interrogé le Conseil fédéral sur une possible redistribution du produit des taxes sur les combustibles, qui va logiquement lui aussi prendre l'ascenseur. En 2020, l'impôt sur les carburants a rapporté 2,5 milliards à la Confédération.

### Pas maintenant, dit le PLR

Agir sur les taxes, sur le pouvoir d'achat, sur la transition énergétique, ou ne pas se précipiter? Le PLR privilégie le respect d'une phase d'observation.

«Il ne faut pas surréagir. On sait qu'il va y avoir des problèmes. Chacun doit faire le dos rond et nous devons compter sur la responsabilité individuelle», estime Damien Cottier, le chef du groupe parlementaire libéral-radical.

Et le Neuchâtelois d'ajouter: «Après, selon l'évolution de la situation, il faut rester attentif évidemment. Le parlement a montré ces derniers mois qu'il savait réagir rapidement lors de situations graves.»

## Une situation déjà vécue en 2008

● Le litre d'essence à 2 francs a été une réalité en 2008 en Suisse. La situation géopolitique instable et l'affaiblissement des réserves pétrolières avaient mené à une telle flambée des prix à l'époque. Et la Suisse restait encore épargnée par rapport à certains pays voisins. Au parlement fédéral, en juin 2008, le prix des carburants avait fait l'objet d'un

débat urgent. Le ministre des Finances de l'époque, le PLR Hans-Rudolf Merz, s'était ainsi retrouvé sous un feu nourri de questions et de critiques d'élus UDC. Ces derniers proposaient à l'époque - comme aujourd'hui - de baisser les taxes sur l'essence et le diesel et de ramener le taux de TVA qui frappait les carburants de 7,6% à 2,4%. L'Appenzel-

lois avait refusé d'intervenir contre la flambée de l'or noir. La situation était pour lui «l'occasion de sortir le pays de sa dépendance au pétrole et de miser sur les énergies durables», rappelle un article de l'époque. Le conseiller fédéral radical avait alors quitté la salle sous les applaudissements de la gauche. **LBA**