

# Hausse du prix des carburants

## 15<sup>e</sup> législature

### Question écrite n° 05600 de M. Guillaume Chevrollier (Mayenne - Les Républicains)

publiée dans le JO Sénat du 14/06/2018 - page 2912

M. Guillaume Chevrollier attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès du ministre de l'action et des comptes publics, sur la flambée des prix des carburants qui pèse sur les automobilistes, particuliers et professionnels.

Depuis 2013, jamais les prix du carburant n'avaient été aussi élevés. Et ces derniers ne cessent de grimper. Selon les chiffres du ministère de la transition écologique, le prix du diesel, qui représente près de 80 % des volumes de vente, a atteint 1,4817 euro le litre. Le prix du litre de sans-plomb 95 s'élève à 1,5637 euro et le litre de SP98 est à 1,6301 euro.

Plusieurs facteurs font varier le prix des carburants : le prix du baril de pétrole (depuis un an, il est passé de 52,50 € à 57,22 €), l'évolution de la demande, les niveaux des stocks, le taux de change euro-dollars, et l'alourdissement des taxes.

L'alourdissement des taxes serait due à l'augmentation de la contribution « climat énergie » et à l'alignement de la fiscalité du diesel sur celle de l'essence.

L'augmentation des carburants pèse sur tous les Français, mais de manière plus insistante sur tous ceux qui vivent en milieu rural. Pour les automobilistes qui doivent utiliser leur voiture pour des usages quotidiens, cette hausse des prix est dure.

Toutes ces mesures visent communément à freiner l'usage de la voiture, usage nécessaire dans le rural.

Il souhaite savoir si augmenter les tarifs à la pompe réduit réellement la consommation des carburants et incite réellement les automobilistes à recourir aux modes de transports plus écologiques. Il invite le Gouvernement à produire une étude d'impact sur ce sujet.

Transmise au Ministère de la transition écologique et solidaire

## Réponse du Ministère de la transition écologique et solidaire

publiée dans le JO Sénat du 04/10/2018 - page 5047

Les taxes sur les carburants, le fioul domestique, le gaz de chauffage constituent aujourd'hui la quatrième recette de l'État et marquent ainsi la volonté de faire porter la fiscalité sur les énergies fossiles et carbonées, afin de contribuer à la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique. Depuis 2014, ces taxes tiennent compte des émissions de carbone liées à la combustion des différents produits énergétiques. Cette mesure doit contribuer à l'atteinte des objectifs que la France s'est fixés en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre, en particulier l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050. Pour y parvenir, le Plan climat prévoit une augmentation accélérée, lisible et durable du prix du carbone sur cinq ans. Elle doit permettre d'influencer les choix des acteurs économiques et de favoriser l'innovation verte, notamment en améliorant l'efficacité énergétique et en développant l'utilisation de produits énergétiques moins carbonés. Le

Plan climat prévoit également la convergence de la fiscalité essence-gazole au cours du quinquennat. Ce mouvement, engagé en 2015, doit faire disparaître l'avantage fiscal dont bénéficie le gazole alors même qu'il s'agit d'un carburant plus polluant que l'essence. Il est donc prévu, en complément de l'augmentation de la composante carbone, de rapprocher la fiscalité du gazole et de l'essence avec un rythme de + 2,6 c€/L par an entre 2018 et 2021. Les deux mesures se sont traduites par une augmentation des tarifs issus des coûts (TIC) à laquelle est venue s'ajouter une hausse du brut. Le surenchérissement de ces différentes composantes a eu un impact haussier sur les prix à la pompe des carburants. De nombreux travaux économiques montrent que les ménages modifient leurs consommations de carburants en fonction du niveau des prix à la pompe. En France, le ministère en charge de l'environnement a étudié l'évolution des consommations et des prix des carburants et a conclu qu'une hausse des prix des carburants de 10 % entraîne une baisse moyenne des consommations de carburants de 2,5 à 3,5 % à court terme (Clavet L., Marical F., « Consommation de carburant : effet des prix à court et moyen terme par type de population », Économie et Statistique n° 446, 2011). Toutefois, les ménages ne réagissent pas tous de la même manière à court terme : les ménages équipés de véhicules diesel, qui choisissent ce carburant jusqu'alors moins onéreux en raison d'une plus grande dépendance à la voiture, réagissent moins que ceux équipés de véhicules essence, et les ménages aisés réduisent moins leurs consommations que les plus modestes. Sur plus longue période, les ménages peuvent en revanche davantage ajuster leur choix de véhicule et leurs choix de mode de transport. Cette même étude montre qu'à plus long terme toutes les catégories de ménages réduisent fortement leurs consommations : une hausse des prix des carburants de 10 % entraîne une diminution des consommations de carburant de 6 à 7 % en moyenne. La diminution est légèrement moindre pour les ménages ruraux, plus dépendants à la voiture, que pour les ménages urbains, mais dans les deux cas elle reste très significative. Les études académiques internationales ainsi que des études économétriques plus récentes sur données françaises fournissent des ordres de grandeur similaires. Concernant les reports modaux, on estime que l'effet d'une hausse des prix des carburants de 10 % induit une augmentation de trafic ferroviaire de 3 % à 5 % (tome 2 du rapport « L'évaluation socio-économique des investissements publics », commissariat général à la prospective et à la stratégie, 2013). Le Gouvernement a aussi souhaité accompagner les ménages pour qu'ils puissent changer de véhicule grâce à la prime à la conversion, qui a déjà touché plus de 170 000 foyers, en leur permettant d'opter pour un véhicule plus propre et donc moins consommateur. Le Gouvernement continuera cette politique de soutien en 2019.