



Fortes hausses du prix des carburants

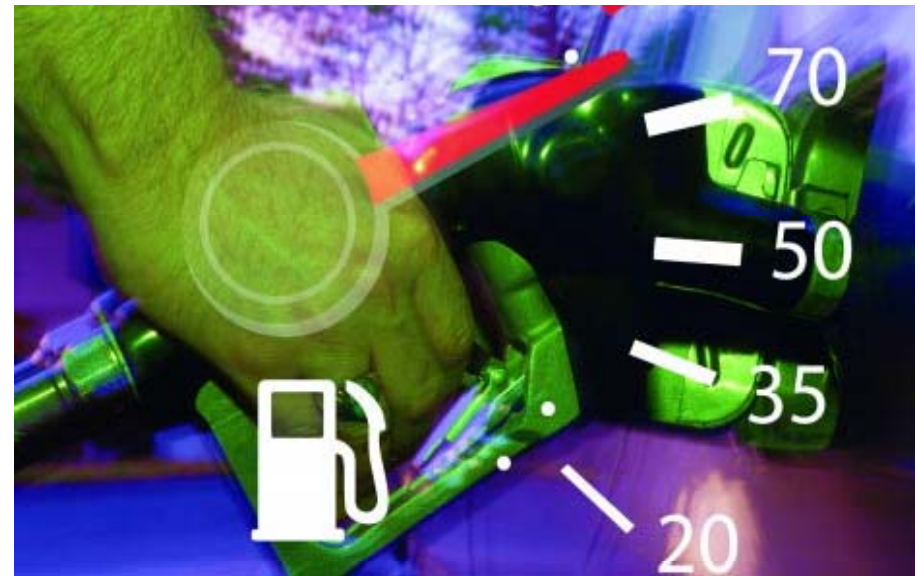
Quels impacts sur les pratiques de mobilité ?

Laurent Hivert

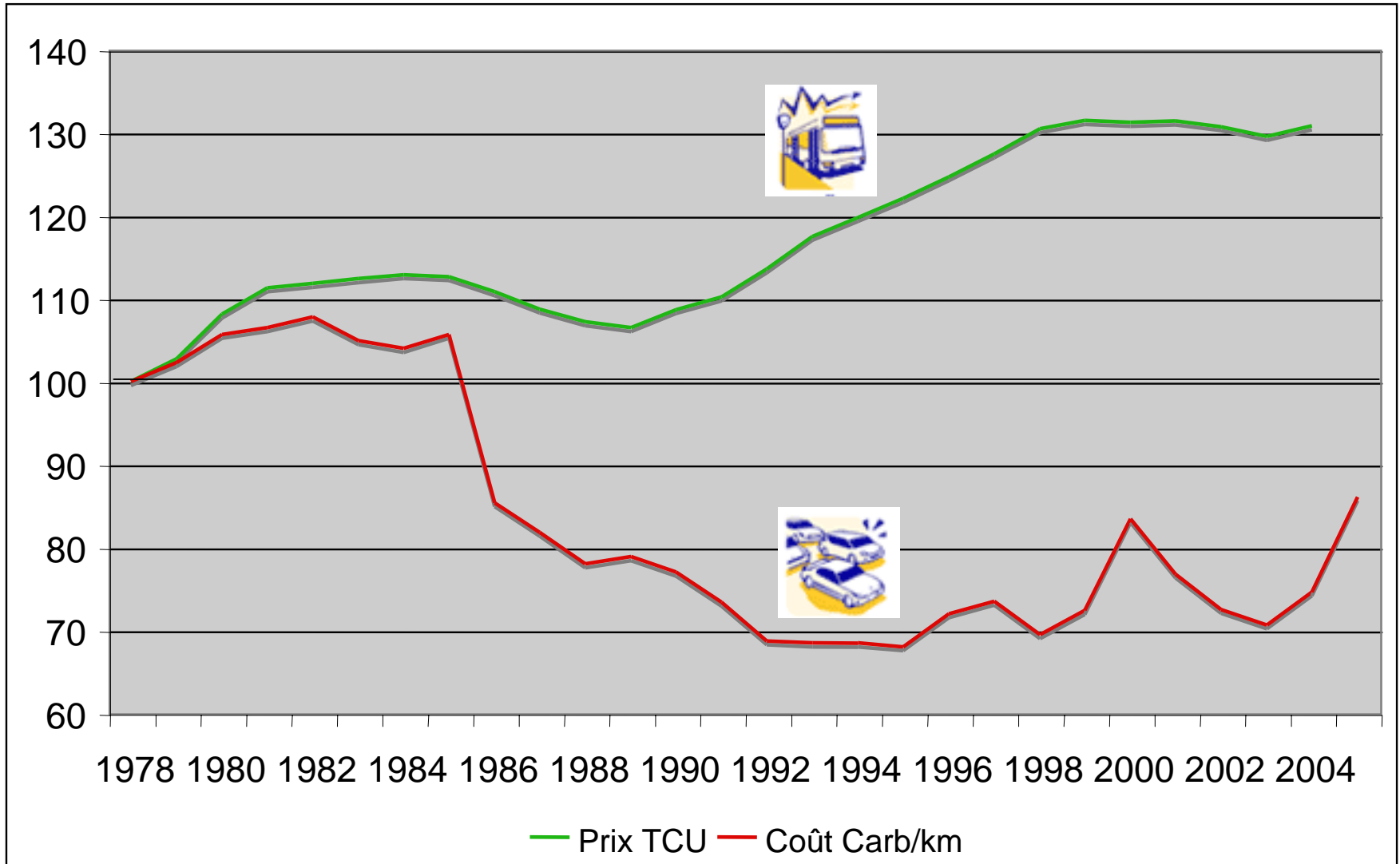
Numéro 11 - **Novembre 2005**

QuickTime™ et un
décompresseur TIFF (non compressé)
sont requis pour visionner cette image.

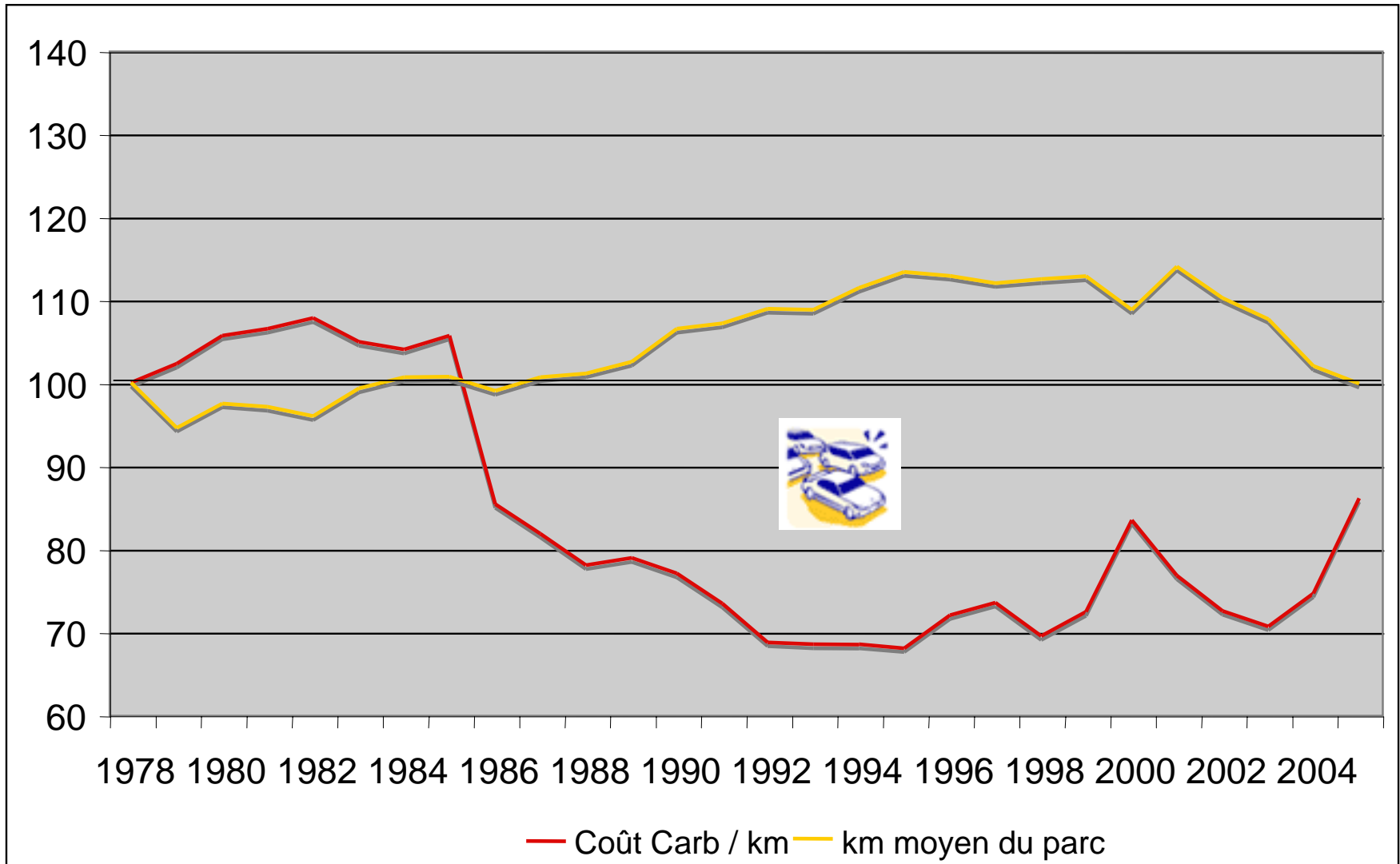
<http://www.inrets.fr/infos/lettre>



Prix TCU vs Coût du Carburant auto/km



Auto : Coût du Carburant / km vs Kilométrage



Adaptation aux variations de prix des carburants

- +10% du prix à la pompe =>
- court terme : -1% de la circulation automobile
- long terme : +1 à 2% de fréquentation des TC et -7% de la consommation auto, répartis en :
 - -1% sur la croissance du parc automobile
 - -2% sur le kilométrage (-4% sur autoroute)
 - -3 à -4% dûs à l'orientation des automobilistes et constructeurs vers des véhicules moins gourmands, moins polluants
- En raison des alternatives disponibles (TC, vélo, marche pour déplacements plus courts), l'effet-prix sur les km parcourus en voiture est plus marqué :
 - à Paris ou en petite couronne qu'en grande couronne
 - et en grande couronne qu'en province

(Sources : AIE, IfV, INRETS, jusqu'au début des années 2000)

Passer de l'essence au diesel : un recours pour certains ?

Opter pour le Diesel (1985-2000) offre la possibilité de réduire l'effet de la hausse des prix (**rouler plus en dépensant moins**)

- **Ceux qui passent au diesel (1995-2000) roulaient déjà beaucoup avant** (15 000 km/an contre moins de 12 000 pour un "essenciste moyen")
- **Évolutions observées, l'année suivant le passage au diesel :**
 - **+27% du km** (+3 à 4000 km)
 - **+20% d'énergie consommée**
 - **-21% de dépense de carburant**
 - **gains notables sur les émissions polluantes, excepté particules et CO2**

Le Diesel... et après 2001 ?

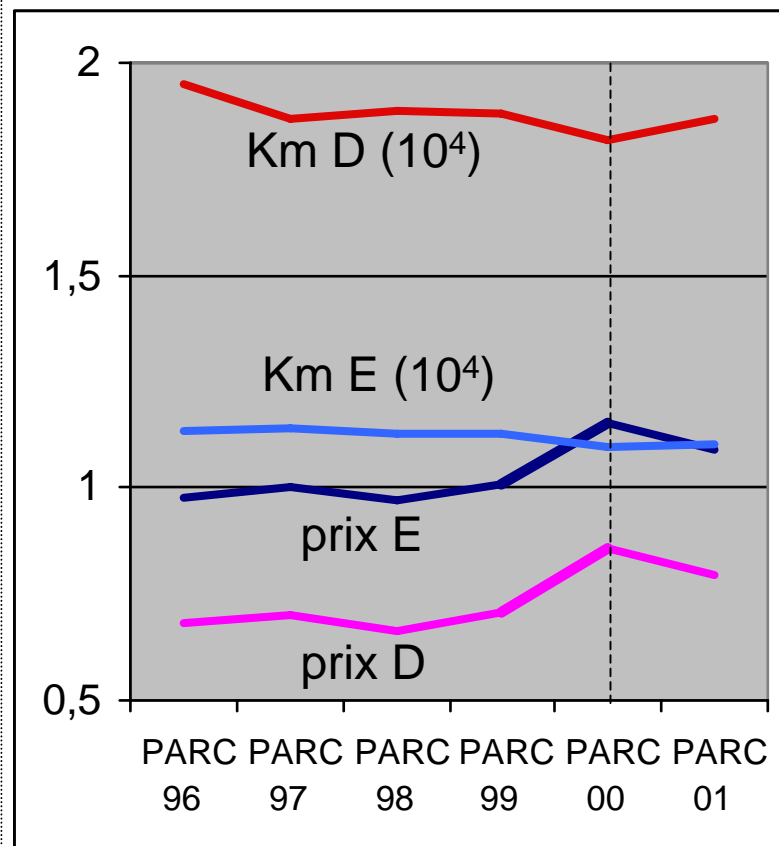
- Sur le marché du neuf :
56% en 2001, 63% en 2002,
67,5% en 2003 (44% en Europe)
69% en 2004 et 2005
- Dans le parc :
40% en 2001, 42,5% en 2002,
44% en 2003, 46% en 2004...
48% en 2005
(dans un parc qui croît de 2%/an)
- Dans la circulation annuelle
53% en 2001, 55% en 2002,
58% en 2003, 60% en 2004
62,5% en 2005 (circul. ~ constante)

Mais

- Gazole de moins en moins bon marché :
longtemps 30% puis
25 à 23% en janvier 2002, 2003, 2004...
seulement 13% en janvier 2005,
16% en janvier 2006 !
 - KM/auto lentement décroissant
de 19000 (fin 1999)
à 17000 (fin 2004)
et 16600 (fin 2005)
- ... voir une causalité dans cette corrélation effective n'est peut-être pas simpliste
- ... le Diesel ne sera sans doute plus toujours un recours

Épisode 2000 de hausse du prix du carburant : quelles adaptations de comportements ?

En 2000, prix E : +15%, prix D : +21%,
Km E : -3,4%, Km D : - 4,4%



- Les plus « dépendants » ont le moins réduit leur km faute d'alternative : **les plus pauvres** et ceux qui habitent **le plus loin des centres**,

Les plus pauvres dans le périurbain sont ceux qui souffrent le plus des hausses, et, dans un contexte de flambée du coût du logement, doivent se priver sur d'autres postes de dépenses...

- les plus « sensibles » adaptant nettement leur km : les **retraités** et les **plus aisés**, **vivant dans de grandes agglomérations**

Inégalités entre ménages face aux dépenses de transport

- La diffusion sociale de l'automobile réduit les inégalités :
 - beaucoup de ménages modestes ont pu acquérir une voiture
 - mais restent concentrés chez les ménages aisés :
 - les achats d'automobiles,
 - les péages et frais de stationnement (alternatives gratuites)
- L'ensemble des taxes portant sur le budget automobile frappe toujours un peu plus les plus riches (reste **globalement progressif**), tandis que :
 - les prélèvements importants sur les carburants sont devenus **régressifs** (dépense incontournable)
 - et que le subventionnement des TC est **de plus en plus progressif** (surtout en Ile-de-France)

Comment anticiper ?

- Les Pouvoirs Publics devraient orienter les comportements de long terme **via la fiscalité** :
- **Une hausse (modérée, régulière) à la pompe** donnerait un signal clair aux agents économiques (ménages et entreprises) afin de :
 - les inciter à des anticipations correctes lors de leurs choix engageant le long terme (localisation, motorisation,...)
 - favoriser la marche et le vélo, quasi gratuits, qui resteront les modes les plus durables
 - in fine tourner leurs comportements de mobilité vers des modalités plus économes (inéluçtable pour lutter contre l'effet de serre)

Remerciements :



Merci de votre attention...

laurent.hivert@inrets.fr



2 avenue du Général Malleret-Joinville F-94114 ARCUEIL Cedex - Tél +33 (0)1 47 40 70 00 - Fax +33 (0)1 45 47 56 06

IAURIF, Atelier de prospective 3, 26 janvier 2007