

Pourquoi faire le plein d'essence coûte déjà plus cher

Jean-Michel Normand

Avec l'assouplissement des contraintes sanitaires, le prix des carburants est plus élevé et creuse les inégalités entre les ménages.

C'est un corollaire à l'amélioration de la situation sanitaire et à la liberté de circulation retrouvée : les prix du carburant, qui avaient spectaculairement plongé dès l'entrée en vigueur du strict premier confinement, sont repartis à la hausse. En mai 2020, les litres de Super 95 et de gasoil avaient atteint un plancher de 1,25 et 1,16 euro. Cette page est tournée. A la station-service, le « monde d'avant » est de retour : les prix s'affichent désormais autour de respectivement 1,51 et 1,40 euro.

« Une partie de l'épargne forcée réalisée au plus fort de la crise sanitaire provient de dépenses de carburant non réalisées », assure Flavien Neuvy, qui dirige l'Observatoire Cetelem de l'automobile. Selon les données de l'Insee, 42 % des ménages utilisaient, en effet, chaque jour, un véhicule, en 2018. En parallèle, la baisse des cours du fioul domestique a aussi pu jouer favorablement sur le budget des familles pendant une partie de l'année.

L'assouplissement des contraintes sanitaires va de nouveau confronter l'ensemble des ménages aux effets d'un carburant plus onéreux. Ce renchérissement ne devrait pas peser à court terme sur les dépenses de consommation de Français trop longtemps frustrés de sorties et d'activités de loisirs. Selon l'Insee, on peut « raisonnablement » s'attendre à ce qu'ils ne limitent pas leurs déplacements estivaux. Plus largement, l'Observatoire Cetelem de la consommation perçoit des « signes d'impatience » consumériste à l'approche des vacances d'été. Selon une étude menée par l'organisme avec Harris Interactive, plus d'un quart des personnes interrogées prévoient d'y consacrer un budget supérieur à celui de l'été 2020.

« Pas de choc pétrolier à l'horizon »

Passé l'enthousiasme du retour à un mode de vie moins contraint, il faudra tout de même faire avec une essence toujours aussi – si ce n'est plus – chère. D'autant que le redémarrage progressif de l'activité économique et l'hypothèse du retour à une croissance soutenue au niveau mondial ne plaident pas pour un repli du prix des hydrocarbures. « On peut envisager que les cours du pétrole progressent encore légèrement, compte tenu des tensions perceptibles sur la demande, mais je ne vois pas se dessiner de choc pétrolier à l'horizon. Le niveau actuel, autour de 70 dollars le baril, paraît convenir aux producteurs, d'autant que les stocks sont très hauts », analyse Céline Antonin, économiste à l'Observatoire français des conjonctures économiques.

Pendant la crise sanitaire, certaines inégalités se sont creusées. Outre que la part du carburant dans les dépenses des ménages (4,3 % en moyenne) est sensiblement plus élevée pour les catégories à bas revenus que pour les familles aisées, l'extension du télétravail ne place pas tous les salariés sur le même plan. Les professions intermédiaires et les cadres, qui ont pu davantage pratiquer le travail à distance, seront moins touchés par la hausse des prix à la pompe.

Problématique territoriale

« La question est de savoir si ce phénomène sera pérenne dans les entreprises. Dans ce cas, les gagnants seront ceux qui pourront limiter leurs déplacements domicile-travail et les perdants ceux qui ne seront pas en mesure de le faire et ne pourront pas réduire leur budget correspondant », remarque Céline Antonin. Selon l'Insee, la voiture représente 58 % des déplacements domicile-travail des habitants des zones urbaines et périurbaines. En revanche, la proportion atteint 89 % pour ceux qui résident en zone rurale. Cette problématique territoriale fait resurgir la question des inégalités entre habitants des grands centres urbains et ceux des zones rurales qui avait été largement évoquée lors de l'épisode des « gilets jaunes », mouvement apparu fin 2018.

L'essence plus chère pourrait aussi inciter certains ménages à modifier leur mode de consommation automobile, en optant pour une voiture hybride ou 100 % électrique. Une option qui est désormais devenue une réelle alternative. « Mécaniquement, toute hausse du prix à la pompe dégrade la compétitivité des véhicules thermiques et constitue une bonne nouvelle pour les modèles à batterie », rappelle Flavien Neuvy. Selon une étude publiée, mi-juin, par l'UFC-Que choisir, rouler à bord d'un véhicule électrique constitue d'ores et déjà la solution de mobilité la moins onéreuse pour les véhicules urbains et de gabarit moyen, si l'on prend en compte la totalité des coûts d'usage.

Sur une période de quatre ans, la facture annuelle pour un automobiliste ne parcourant pas plus de 10 000 kilomètres par an atteindrait 4 650 euros pour un modèle électrique de gabarit moyen, contre 5 075 euros pour un diesel, 5 275 euros pour un essence, 5 525 euros pour un hybride et 5 650 euros pour un hybride rechargeable. L'UFC-Que choisir met en exergue le coût de l'énergie, inférieur de 73 %, les avantages fiscaux ainsi qu'un entretien moins onéreux par rapport aux modèles essence ou diesel.

[Cet article est paru dans Le Monde \(site web\) \(https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/06/25/pourquoi-faire-le-plein-d-essence-coute-deja-plus-cher_6085641_3234.html\)](https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/06/25/pourquoi-faire-le-plein-d-essence-coute-deja-plus-cher_6085641_3234.html)

Aussi paru dans 26 juin 2021 -

© 2021 SA Le Monde. Tous droits réservés.

Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur

et son utilisation est régie par ces lois et conventions.

PubliC Certificat émis le **26 juin 2021** à **FNSP-SCIENCES-POLITIQUES-PARIS** à des fins de visualisation personnelle et temporaire.

news·20210625·LMF·6085641_3234