



Brève de l'IDD n°18 (12.11.18)

Le prix des carburants routiers 1970-2018

Les médias français ont récemment évoqué diverses initiatives populaires appelant à manifester contre la hausse des prix des carburants routiers et du diesel en particulier¹. Une initiative semblable semble se faire jour en Belgique².

Il est un fait que les prix des carburants routiers ont significativement augmenté en Belgique aussi au cours des derniers mois, en particulier le diesel ; le prix (maximum) du diesel a ainsi augmenté de 16% entre début novembre 2017 et début novembre 2018.

Dans ce contexte toujours sensible, tant les prix à la pompe sont durement ressentis quand ils sont à la hausse, cette Brève de l'*Institut pour un Développement Durable* essaye de visualiser et d'analyser l'évolution des prix des carburants depuis 1970, période qui se situa peu avant ce qu'il est convenu d'appeler le premier choc pétrolier.

Le tableau ci-après rappelle que le prix maximum du diesel a été multiplié par presque 13 entre début 1970 et fin 2018 ; le prix de l'essence de 98 n'a lui été multiplié "que" par 7.

Prix maximum des carburants routiers – €/l – 1970 et 2018

	Début 1970	Fin 2018	Evolution	
			en %	X
Essence 98*	0,229	1,552	+ 579%	X 6,8
Diesel	0,127	1,611	+ 1.164%	X 12,6

* Avec plomb en 1970 ; sans plomb E10 en 2018

NB : Pour diverses raisons (principalement : discontinuité des sources et modifications méthodologiques nombreuses sur la période considérée), les données qui sont utilisées dans cette Brève doivent être considérées avec prudence, en particulier pour ce qui concerne les revenus. Mais je pense que les ordres de grandeur et les conclusions sont relativement solides.

Le graphique suivant présente les évolutions en indices 1970=100 des prix de l'essence et du diesel. Ce graphique permet, notamment, de visualiser le contre-choc pétrolier d'après 1985 et de constater que les niveaux moyens de 2018 sont inférieurs au maximum historique de 2012.

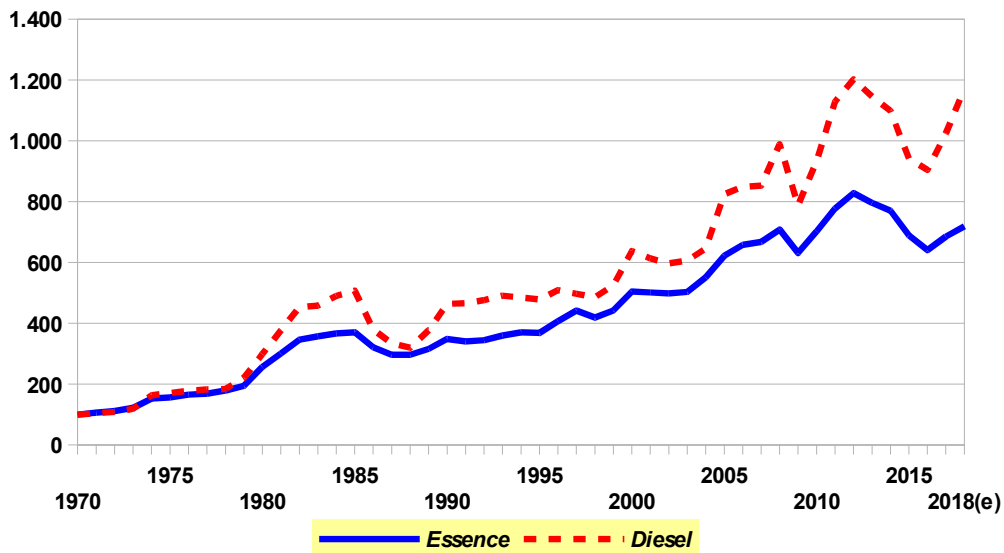
1 Voir, par exemple :

https://www.huffingtonpost.fr/2018/11/02/hausse-du-carburant-78-des-francais-pour-le-blocage-des-routes-le-17-novembre_a_23578474/

https://www.francetvinfo.fr/economie/automobile/essence/appel-aux-blocages-contre-la-hausse-du-prix-du-carburant-partout-en-france-les-gens-sont-prets-a-se-mobiliser_3003467.html

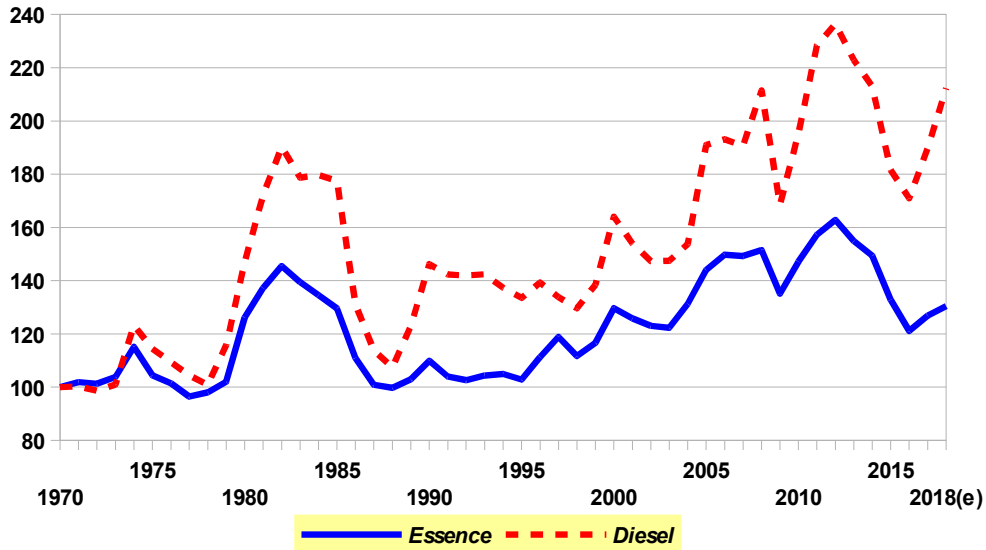
2 Voir : https://www.rtb.be/info/societe/detail_le-pays-fera-t-il-bloque-les-16-17-et-18-novembre-la-mobilisation-semble-enfler-contre-le-prix-des-carburants?id=10060404

Prix de l'essence et du diesel – Moyennes annuelles – 1970=100



Les prix des carburants routiers ont, sur le long terme, évolué plus vite que l'indice des prix, comme le montre le graphique suivant qui déflate (= "diviser") les indices des prix des carburants par l'indice général pour obtenir ce qu'on appelle les évolutions "réelles". Les évolutions en deviennent moins spectaculaires. C'est ainsi que le prix réel de l'essence est en 2018 à un niveau inférieur aux prix de la période entre 2004 et 2015 ; quant au prix réel du diesel il est de 10% inférieur au maximum historique observé en 2012.

Évolutions "réelles" des prix des carburants routiers – 1970=100

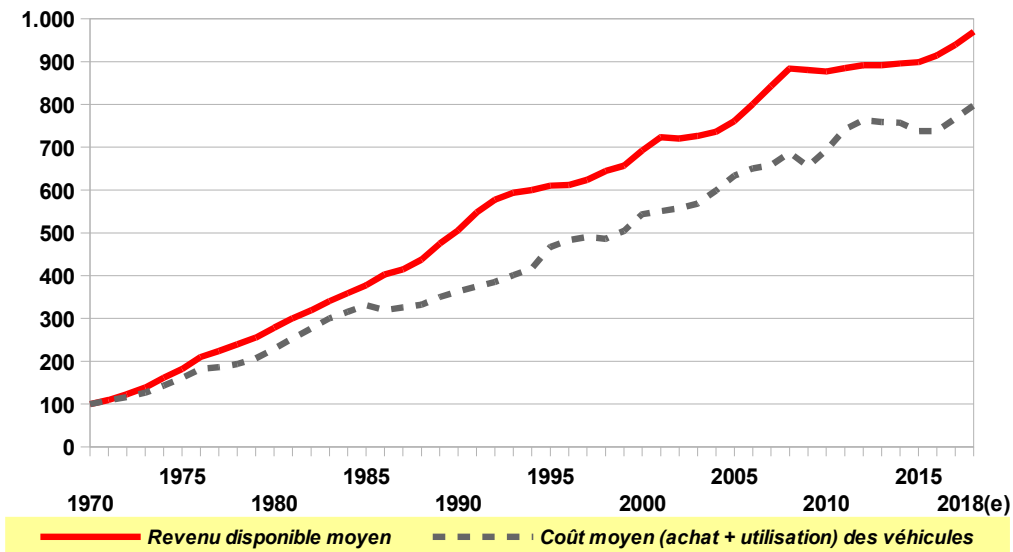


Pour mettre en perspective l'évolution des prix des carburants il faut également tenir compte
 1° de l'évolution des autres coûts d'utilisation des véhicules (hors assurances³), qui évoluent sur une longue période moins vite que ceux des carburants
 2° de l'évolution du prix d'achat des véhicules routiers
 3° de l'évolution du revenu disponible.

Le graphique suivant indique qu'entre 1970 et 2018, le revenu disponible (à prix courants) moyen a augmenté plus vite que le coût moyen (achat + utilisation) des véhicules routiers.

³ Pour lesquelles je ne dispose pas de données et moins encore sur une aussi longue période. Notons encore que si les données disponibles concernent tous les véhicules routiers, l'automobile privée en représente bien sûr la quasi totalité.

**Évolutions du revenu disponible par personne (à prix courants)
et du coût moyen (achat + utilisation) des véhicules routiers – 1970=100**



Si en outre on tient compte de l'amélioration de l'efficacité énergétique des voitures (environ 30% sur le long terme?) et de ce que – comme l'a montré la Brève n° 15 « Pouvoir d'achat et revenus des belges - Évolutions 1995-2020 »⁴ – la stagnation récente des revenus concerne surtout ceux qui ont vu fondre leurs revenus de la propriété, on peut affirmer que, proportionnellement au revenu disponible, se déplacer en auto coûte moins cher aujourd'hui qu'au début des années 70. Je ne pense pas que l'inclusion dans ce tableau général de l'évolution du coût des assurances devrait le modifier fondamentalement.

Mais on peut aussi comprendre que cette observation ne sera pas audible par ceux qui sont surtout influencés par les hausses à court terme des prix des carburants routiers – le consommateur a une mémoire défaillante pour ce qui est d'un passé plus ou moins distant – et ne satisfera pas ceux qui, avec de faibles revenus, assument difficilement les hausses récentes des prix de l'essence et du diesel alors même qu'ils ne peuvent pas se passer de la voiture pour des raisons professionnelles.

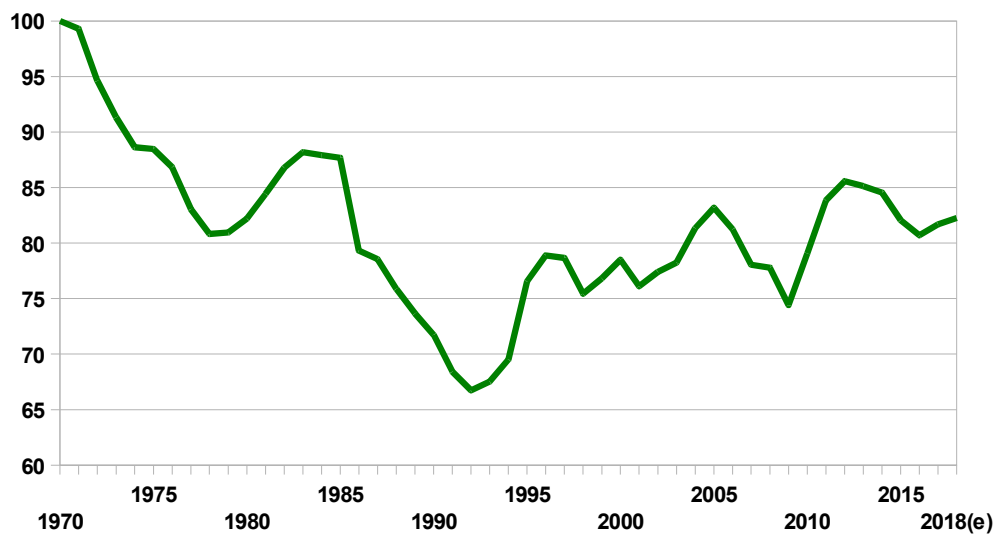
Les constats de cette Brève doivent être intégrés dans la mise en œuvre de la nécessaire transition écologique si on veut rencontrer à la fois des objectifs environnementaux et des préoccupations d'un partage plus juste du pouvoir d'achat.

Source des données : BNB, Bureau fédéral du Plan, Fédération pétrolière belge et Stat.Bel
Calculs et estimations : IDD

4 Philippe Defeyt, août 2018 (voir : <http://www.iddweb.eu/docs/pouvoirachat.pdf>)

Annexes

*Évolution relative du coût moyen (achat + utilisation) des véhicules routiers
versus l'évolution du pouvoir du revenu disponible moyen*



Par ailleurs, le lecteur intéressé trouvera dans le fichier joint les données qui ont été utilisées pour cette Brève.