

secrétariat général

direction
des Affaires
économiques et
internationales

Economie

Se préparer à une hausse durable du prix de l'énergie...

Le prix du baril de pétrole est passé de 28 dollars en juillet 2003 à 70 dollars en septembre 2005. Le maximum historique (80 dollars en 1980) n'est pas encore atteint mais, selon les experts, nous sommes entrés dans une ère de hausse durable du prix de l'énergie.

Quel en sera l'impact sur les secteurs des transports et du bâtiment et quel comportement adopter? Plusieurs études du ministère apportent des éclairages instructifs.

Des capacités de production qui n'arrivent plus à faire face à une demande mondiale croissante

Selon les experts, la hausse du prix du pétrole est le résultat d'une crise structurelle: les capacités de production et de raffinage n'arrivent plus à faire face à une demande mondiale croissant de 2 à 3 % par an. La Chine à elle seule représente un tiers de la croissance mondiale: en 2003, elle a augmenté sa consommation de 11 %, devenant le deuxième plus grand consommateur au monde après les Etats-Unis. Par ailleurs,

comme la production de pétrole est concentrée dans des zones instables (Moyen Orient) et que les installations de raffinage peuvent se trouver exposées à des risques climatiques (cyclones par exemple...), à cette crise structurelle s'ajoutent parfois des crises conjoncturelles contribuant à faire monter les prix dans un marché tendu et nerveux.

→ Dans ce contexte, on peut penser que la crise actuelle est durable. D'abord parce que la demande va continuer à croître, du fait des nouveaux pays industrialisés mais égale-

ment des Etats-Unis. Ensuite parce que les substituts du pétrole sont onéreux et que leur développement à une échelle significative demandera des délais de l'ordre de 5 à 20 ans.

Le plafonnement des capacités de production résulte soit d'investissements insuffisants en recherche de nouveaux gisements, soit de l'épuisement des ressources.

Poids des dépenses de carburant :

- TRM : 15 % du CA
- Transport aérien : 14 % du CA
- Transport autocar : 11 à 12 % du CA
- Transport maritime et fluvial : 3 à 4 % du CA.

Les secteurs des transports et du bâtiment sont particulièrement touchés par cette hausse des prix

Les secteurs des transports et du bâtiment sont de gros consommateurs d'énergie: ils représentent respectivement 57 % et 18 % de la consommation de pétrole en France.

Dans le secteur du transport routier de marchandises, le carburant compte pour 20 % dans les coûts et, depuis

2003, la hausse du prix du gazole professionnel est de 33 %. Si le prix du brut devait se fixer à 75 euros sur la fin de l'année, l'augmentation des charges de carburant devrait avoisiner 27 %. Une étude* du service économie, statistiques et prospective (SESP) montre que la moitié de la hausse du prix du pétrole est répercutée



Les difficultés du secteur du TRM à maintenir ses marges sont aussi dues à l'accroissement de la concurrence et à la structure du secteur.

à la pompe dans les dix jours (le délai est d'un mois et demi lors d'une baisse...) et que la répercussion sur les prix des transports routiers de marchandises se produit environ six mois plus tard. L'impact semble moindre dans le secteur du BTP,

d'abord parce que les produits pétroliers ne représentent que 3 % des coûts des entreprises de bâtiment et 6 % des coûts pour celles de travaux publics, ensuite parce que l'indexation des prix est assez rapide et la conjoncture bonne.

→ **Les travaux du SESP* comportent le calcul d'un indice qui vise à mesurer les tensions entre les coûts et les prix dans le secteur du TRM. Avec un prix stabilisé autour de 60 dollars le baril, l'indicateur atteint des**

niveaux comparables à ceux de 2000, période où la hausse du prix du pétrole conjuguée à la hausse du coût horaire du travail avait entraîné de fortes tensions dans le secteur du TRM.

Les particuliers sont touchés directement et indirectement

Les particuliers quant à eux sont affectés à la fois par la hausse des charges de chauffage de leur logement et la hausse de leurs dépenses de transport: le super a augmenté de 21 % depuis 2003, le gazole non professionnel de 37 % et le fioul de 63 %. Ils subissent aussi indirectement les hausses de prix des divers secteurs de l'économie, avec pour spécificité de ne pouvoir retransmettre cette hausse sur d'autres agents, sinon via des demandes de hausses de salaires.

On estime que la hausse du prix de pétrole entre 2003 et 2005 a entraîné une hausse des dépenses énergétiques dans les logements de 40 %, équivalant à une hausse de loyer de presque 9 %. Les études* montrent que c'est le renchérissement du prix du gaz qui est le principal responsable de la hausse du prix de l'énergie dans les logements.

Passer de 30 à 100 dollars le baril revient à doubler le poids de l'énergie dans le revenu des ménages.

→ **Plusieurs études récentes* du SESP évaluent les répercussions de ces hausses sur le budget des ménages. Entre 2003 et 2004, les dépenses d'énergie dans le logement sont passées de 3,2 % des revenus à 4,9 %. Les ménages les plus pénalisés sont les propriétaires de maisons individuelles en milieu rural, chauffés au fuel et qui se déplacent fréquemment en voiture: ils cumulent donc la**

hausse des dépenses de chauffage à celle des dépenses de transport. Ils ont souvent des revenus modestes, sont localisés dans des régions froides et ont des logements moins bien isolés que la moyenne. Dans certains cas, la croissance du prix du pétrole de 30 à 60 dollars le baril peut se traduire par une dépense supplémentaire de l'ordre de 1500 euros/an, soit 13 % du revenu annuel.

L'intervention publique face à des conflits d'objectifs

Un enjeu majeur pour la collectivité nationale est de préparer et d'adapter les différents secteurs de l'économie à une augmentation durable du prix des énergies fossiles. En reflétant le fait que la ressource fossile est épuisable et sujette à des crises, la hausse des prix incite les particuliers comme les entreprises à rechercher des économies d'énergie là où ils l'estiment le plus efficace. Il est donc important de maintenir ce « signal prix » pour progresser

dans la voie d'une réduction de la facture énergétique globale. L'intervention publique face à cette hausse des prix de l'énergie se trouve donc face à différentes contraintes à concilier: préserver le rôle des prix dans l'orientation des comportements tout en évitant l'enclenchement de mécanismes inflationnistes (la boucle prix-salaires) et en limitant l'impact sur le revenu des entreprises et des ménages les plus fragiles.

La politique économique ne doit pas affaiblir le « signal prix » car cela ralentirait les ajustements de l'économie à des prix du pétrole durablement élevés.

→ **Face à cette situation, le gouvernement a annoncé une série de mesures visant deux objectifs:**
 ■ **aider rapidement les professionnels et les particuliers les plus touchés: pour le transport routier de marchandises, par exemple, un projet de loi prévoit l'introduction, dans les contrats, de la répercussion automatique des variations du prix du gazole. Par ailleurs, Dominique Perben adressera prochainement à Bruxelles un me-**

morandum sur l'impact de la hausse du gazole dans ce secteur. Pour les particuliers, une « aide à la cuve » est prévue pour les ménages modestes se chauffant au fuel et un « ticket transport » permettant de compenser le surcoût dû au transport est à l'étude;
 ■ **préparer l'ère de l'après pétrole, notamment par le développement des biocarburants.**

*Retrouvez les études du SESP sur l'intranet de la DAEI:
<http://intra.daei.i2/index.php3>, Domaines d'activité/économie et statistiques/construction (ou transport)/études et analyses/documents de travail