

2. SÉLECTION DE TENDANCES SECTORIELLES ET ÉCONOMIQUES

Prix des carburants routiers

Les prix constituent un moyen d'information essentiel pour les consommateurs. Lorsque les prix des carburants augmentent par rapport à ceux d'autres produits, il en résulte généralement une baisse de la demande de carburants et de véhicules très énergivores. En plus d'inciter à économiser l'énergie, ces tendances peuvent avoir une influence sur les parts relatives des différents carburants, combustibles et vecteurs énergétiques dans la consommation d'énergie. Cependant, il peut se produire un effet rebond dans la mesure où l'amélioration de la consommation de carburant des véhicules peut encourager l'automobilité.

Définitions

Les indicateurs présentés ici concernent les prix des carburants routiers et les taxes auxquelles ces carburants sont assujettis, notamment les prix et les taux de taxation relatifs du gazole et de l'essence sans plomb.

Les informations sur la consommation énergétique du transport routier sont fournies à titre complémentaire.

Les indicateurs doivent être mis en relation avec les données sur la répartition modale des transports et la structure du parc automobile. Ils doivent en outre être complétés par des informations sur les taux de congestion et la pollution atmosphérique due à la circulation routière.

En bref

La consommation énergétique du transport routier représente quelque 88 % de la consommation totale d'énergie des transports et environ un tiers de la consommation finale totale d'énergie. Elle a augmenté parallèlement au développement des transports, mais l'intensité énergétique globale du secteur est demeurée proche de son niveau de 1990, en partie grâce à l'adoption de véhicules moins énergivores, qui a partiellement contrebalancé la hausse des émissions due à leur usage accru.

Les écarts d'intensité énergétique entre pays sont plus marqués lorsqu'il s'agit du transport de marchandises, en regard du transport de personnes. Le transport routier fait presque totalement appel aux carburants pétroliers.

Les pays de l'OCDE ont mis en œuvre une panoplie d'instruments pour remédier aux pressions croissantes qu'exerce l'automobile sur l'environnement.

- Ils ont fixé des normes de consommation de carburant et d'émissions des véhicules qui ont amené à consommer moins de carburant pour parcourir une unité de distance et à améliorer la qualité des carburants, d'où une réduction des émissions qui en résultent.
- Ils ont appliqué des instruments économiques, comme la taxe d'immatriculation et la taxe annuelle de circulation.
- Le traitement fiscal des voitures de société et des déplacements domicile-travail a aussi une influence sur la consommation d'énergie liée aux transports.

Le recours à la fiscalité pour agir sur le comportement des consommateurs d'énergie et internaliser les coûts environnementaux prend de l'ampleur dans les pays de l'OCDE. De nombreux pays ont favorisé l'essence sans plomb moyennant des écarts de taux d'imposition, et certains ont imposé des taxes environnementales sur les produits énergétiques (par exemple en fonction de leur teneur en soufre). De nombreux pays taxent plus lourdement l'essence que le gazole. Par rapport aux moteurs à essence, les moteurs diesel sont plus économes en carburant et rejettent moins de CO₂ par km parcouru, mais ils sont responsables d'émissions plus importantes de polluants atmosphériques comme les NO_x ou les particules fines (PM_{2,5}), qui ont des effets dommageables sur la santé.

Les variations des taux d'imposition et la faible taxation de certains carburants particulièrement néfastes pour l'environnement donnent à penser que les pays auraient largement la possibilité de réformer leur fiscalité énergétique et d'atteindre leurs objectifs environnementaux de façon plus efficace et économe.

On trouvera d'autres informations sur la fiscalité en rapport avec l'environnement dans les sections sur les prix et la fiscalité de l'énergie et sur la fiscalité liée à l'environnement.

Comparabilité

Les données sur la consommation d'énergie du transport routier et sur les prix des carburants routiers devraient être caractérisées par un bon niveau de comparabilité. Lors de la comparaison des prix de l'énergie à la consommation finale et des modalités de taxation de la consommation d'énergie, la prudence s'impose. Vu les multiples facteurs en jeu, les comparaisons directes peuvent induire en erreur. Elles peuvent toutefois servir de point de départ pour analyser les différences observées.

Sources

AIE (2015a), « End-use prices: Energy prices in US dollars », IEA Energy Prices and Taxes Statistics (base de données), <http://dx.doi.org/10.1787/data-00442-en>.

AIE (2015b), *Energy Prices and Taxes*, vol. 2015/1, AIE, Paris, http://dx.doi.org/10.1787/energy_tax-v2015-1-en.

Pour en savoir plus

AIE, Service de données en ligne, <http://data.iea.org>.

OCDE (2015), *Taxing Energy Use 2015: OECD and Selected Partner Economies*, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264232334-en>.

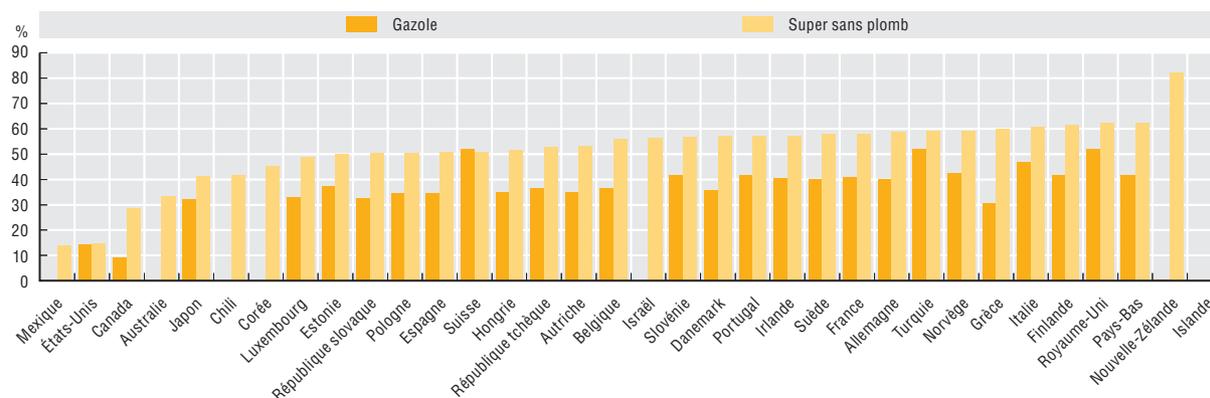
OCDE (2013), *Inventory of Estimated Budgetary Support and Tax Expenditures for Fossil Fuels 2013*, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264187610-en>.

Informations sur les données concernant Israël : <http://dx.doi.org/10.1787/888932315602>.

2. SÉLECTION DE TENDANCES SECTORIELLES ET ÉCONOMIQUES

Prix des carburants routiers

Graphique 2.15. Taxes sur les carburants routiers en pourcentage du prix, 2014



Source : AIE (2015a), Energy Prices and Taxes (base de données).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933365363>

Tableau 2.5. Prix des carburants routiers et consommation d'énergie

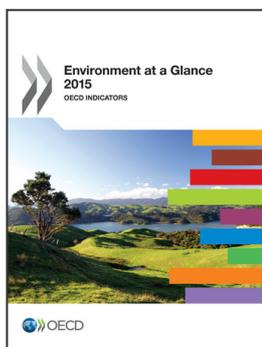
Aux PPA et prix constants de 2005

	Gazole				Super sans plomb (95 RON)				Consommation d'énergie du transport routier			
	Prix		Taxes		Prix		Taxes		Part dans la consommation finale (%)	Total Mtep	Variation en %	
	2000	2014	2000	2014	2000	2014	2000	2014			2013	2013	2000-13	1990-2013
Allemagne	0.85	1.21	54.7	40.0	1.26	1.54	69.3	58.6	23	52	-3	-7
Australie	..	..	..	..	..	0.89	..	33.3	32	26	16	43
Autriche	0.77	1.12	44.7	34.8	1.18	1.27	60.6	53.3	28	8	19	42
Belgique	0.80	1.01	44.4	36.6	1.29	1.48	65.8	55.8	19	8	0	30
Canada	0.46	0.78	15.9	9.0	..	1.01	..	28.4	25	49	5	25
Chili	..	..	..	..	1.11	1.86	46.5	41.7	28	7	31	140
Corée	..	..	..	..	..	2.17	..	45.2	18	30	32	159
Danemark	0.71	0.82	45.3	35.9	1.07	1.19	66.3	57.1	27	4	-4	4
Espagne	0.88	1.16	45.0	34.4	1.25	1.51	59.2	50.9	31	25	-5	34
Estonie	..	1.61	..	37.3	..	1.78	..	50.0	23	1	17	-49
États-Unis	0.45	0.78	30.7	14.2	0.47	0.77	24.2	14.6	35	517	-3	16
Finlande	0.71	0.97	43.6	41.8	1.23	1.37	67.3	61.4	16	4	1	11
France	0.82	1.02	54.5	41.1	1.30	1.41	69.8	57.9	26	41	-3	10
Grèce	0.94	1.16	43.3	30.6	1.27	1.90	52.8	59.8	32	5	-17	5
Hongrie	1.48	1.99	46.6	34.7	2.40	2.18	60.0	51.6	20	3	-4	-20
Irlande	0.61	1.19	46.4	40.5	1.05	1.34	58.9	57.2	33	3	-4	36
Islande	..	..	..	..	..	..	..	..	10	0	54	100
Israël	..	..	..	..	1.22	1.64	63.7	56.2	31	4	22	110
Italie	0.95	1.30	51.5	46.9	1.41	1.67	64.8	60.7	27	33	-6	5
Japon	0.46	0.93	57.1	32.3	0.78	1.23	56.6	41.3	21	65	-9	5
Luxembourg	0.74	0.91	42.2	33.0	0.97	1.11	55.7	49.0	57	2	17	37
Mexique	0.66	1.04	31.3	0.0	1.00	1.30	43.5	13.8	42	50	20	40
Norvège	1.01	0.82	54.2	42.4	1.30	1.40	68.7	59.3	17	3	3	17
Nouvelle-Zélande	0.48	0.51	0.6	0.4	0.82	1.17	42.5	82.0	31	4	2	36
Pays-Bas	0.89	1.02	49.0	41.8	1.46	1.62	66.4	62.4	17	11	9	25
Pologne	1.22	2.01	42.6	34.5	1.92	2.25	57.1	50.4	22	15	16	9
Portugal	0.98	1.53	48.3	41.6	1.48	1.92	49.4	57.1	32	5	-16	21
République slovaque	1.67	1.99	46.7	32.5	2.61	2.04	53.9	50.3	19	2	-5	-31
République tchèque	1.54	1.86	40.2	36.5	2.24	2.05	55.8	52.9	21	5	-2	-23
Royaume-Uni	1.16	1.35	69.9	52.1	1.42	1.50	75.5	62.1	28	37	-14	-7
Slovénie	..	1.57	..	41.5	..	1.93	..	56.9	37	2	5	32
Suède	0.75	1.08	43.3	40.1	1.09	1.35	67.0	57.8	22	7	-8	1
Suisse	0.72	0.84	63.2	51.9	0.84	0.95	60.3	51.0	28	6	5	11
Turquie	1.90	2.78	58.6	51.9	2.25	2.82	61.8	59.1	21	18	49	115
OCDE	0.63	1.39	..	..	0.65	1.22	..	..	29	1 052	0.1	17

Note : Voir les notes par pays à l'annexe.

Source : AIE (2015a), Energy Prices and Taxes (base de données).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933365619>



Extrait de :
Environment at a Glance 2015
OECD Indicators

Accéder à cette publication :
<https://doi.org/10.1787/9789264235199-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2016), « Prix des carburants routiers », dans *Environment at a Glance 2015 : OECD Indicators*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264255531-18-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à rights@oecd.org. Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) info@copyright.com ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) contact@cfcopies.com.