

### 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 environ 89 % de la consommation totale d'énergie des transports. 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, et 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 CO<sub>2</sub> par km parcouru, mais ils sont responsables d'émissions plus importantes de polluants atmosphériques comme les NO<sub>x</sub> ou les particules fines (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>) et des effets sur la santé qui y sont associés.

#### 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.

Voir les notes complémentaires à l'annexe B.

#### Sources

IEA on-line data service, <http://data.iea.org>.

IEA energy prices, [www.iea.org/stats/surveys/mps.pdf](http://www.iea.org/stats/surveys/mps.pdf).

AIE (2013), *Energy Prices and Taxes*, Vol. 2012/4, Éditions OCDE, Paris, [http://dx.doi.org/10.1787/energy\\_tax-v2012-4-en](http://dx.doi.org/10.1787/energy_tax-v2012-4-en).

AIE (2012), *Energy Prices and Taxes*, Vol. 2012/2, Éditions OCDE, Paris, [http://dx.doi.org/10.1787/energy\\_tax-v2012-2-en](http://dx.doi.org/10.1787/energy_tax-v2012-2-en).

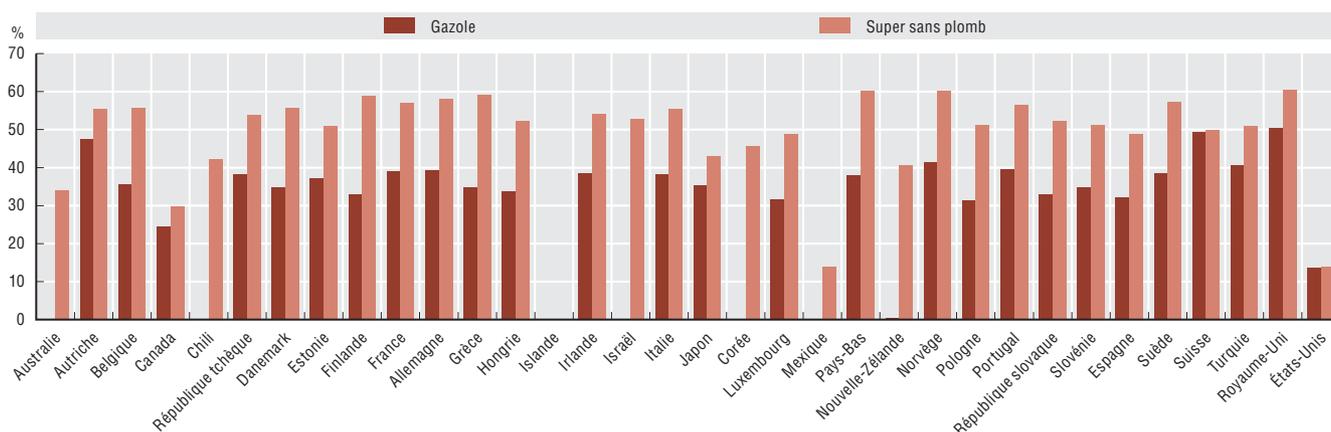
#### Pour en savoir plus

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

OCDE (2013b), *Taxing Energy Use: A Graphical Analysis*, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264183933-en>.

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

Graphique 2.13. Taxes sur les carburants routiers en pourcentage du prix, gazole et essence super sans plomb, 2011



Source : OCDE-AIE (2013), Energy Prices and Taxes (base de données).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933130740>

Tableau 2.5. Prix des carburants routiers et consommation d'énergie en prix constants et PPA de 2005

	Gazole		Super sans plomb		Consommation d'énergie du transport routier				
	Prix USD/litre		Taxes % du prix		Prix USD/litre	Taxes % du prix	Part dans la consommation totale (%)	Total Mtep	Variation en %
	1990	2011	1990	2011	2011	2011	2011	2011	1990-2011
Allemagne	0.61	1.24	50.8	39.3	1.63	57.9	95	50	-1
Australie	0.32	0.33	..	..	0.92	33.9	83	24	28
Autriche	0.65	0.89	45.4	47.5	1.36	55.3	93	7	69
Belgique	0.60	1.02	46.8	35.6	1.56	55.6	96	8	29
Canada	0.55	0.92	34.5	24.5	0.99	29.8	82	49	48
Chili	..	..	..	..	1.78	42.2	88	6	139
Corée	..	..	..	..	2.24	45.7	95	28	168
Danemark	0.26	0.83	0.0	34.9	1.22	55.7	92	4	30
Espagne	0.63	1.17	48.8	32.2	1.49	48.8	87	30	67
Estonie	1.65	1.65	37.2	37.2	1.86	50.8	91	1	-7
États-Unis	..	0.81	..	13.7	0.84	13.8	87	505	29
Finlande	0.72	0.93	58.7	32.8	1.41	58.9	90	4	10
France	0.55	1.08	57.5	39.1	1.48	57.1	94	42	14
Grèce	0.47	1.26	26.6	34.8	1.91	59.3	87	6	66
Hongrie	1.20	1.96	18.2	33.8	2.20	52.2	96	4	53
Irlande	0.61	1.18	51.4	38.5	1.33	54.1	98	4	146
Islande	..	..	..	..	..	..	94	0	46
Israël	..	..	..	..	1.70	52.7	100	4	85
Italie	0.71	1.20	60.0	38.1	1.59	55.3	93	36	15
Japon	0.48	0.80	38.5	35.3	1.13	43.1	89	69	8
Luxembourg	0.39	0.87	32.7	31.5	1.17	48.9	99	2	149
Mexique	0.40	0.82	0.0	..	1.13	13.8	97	50	84
Norvège	0.37	0.82	15.1	41.5	1.36	60.2	74	4	38
Nouvelle-Zélande	0.44	0.57	21.0	0.3	1.17	40.5	89	4	62
Pays-Bas	0.60	1.00	43.2	37.9	1.66	60.1	97	11	32
Pologne	0.73	1.96	29.5	31.5	2.28	51.1	96	16	173
Portugal	0.98	1.57	52.1	39.6	2.00	56.4	95	6	101
République slovaque	2.05	1.95	55.4	32.8	2.14	52.1	83	2	58
République tchèque	2.02	1.83	55.1	38.3	2.06	53.8	94	6	139
Royaume-Uni	0.72	1.39	52.8	50.3	1.71	60.3	93	38	5
Slovénie	..	1.48	..	34.8	1.80	51.2	98	2	98
Suède	0.54	1.04	27.2	38.5	1.34	57.4	93	7	19
Suisse	..	0.86	..	49.4	0.95	49.8	94	6	19
Turquie	1.30	2.87	54.3	40.7	3.12	50.8	91	13	58
<b>OCDE</b>	..	..	..	..	..	..	<b>83</b>	<b>1 000</b>	<b>26</b>

Source : OCDE-AIE (2013), Energy Prices and Taxes (base de données).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933131709>



Extrait de :

## Environment at a Glance 2013

OECD Indicators

Accéder à cette publication :

<https://doi.org/10.1787/9789264185715-en>

### Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2014), « Prix des carburants routiers », dans *Environment at a Glance 2013 : OECD Indicators*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264221802-21-fr>

Ce document, ainsi que les données et cartes 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. Des extraits de publications sont susceptibles de faire l'objet d'avertissements supplémentaires, qui sont inclus dans la version complète de la publication, disponible sous le lien fourni à cet effet.

L'utilisation de ce contenu, qu'il soit numérique ou imprimé, est régie par les conditions d'utilisation suivantes :

<http://www.oecd.org/fr/conditionsdutilisation>.