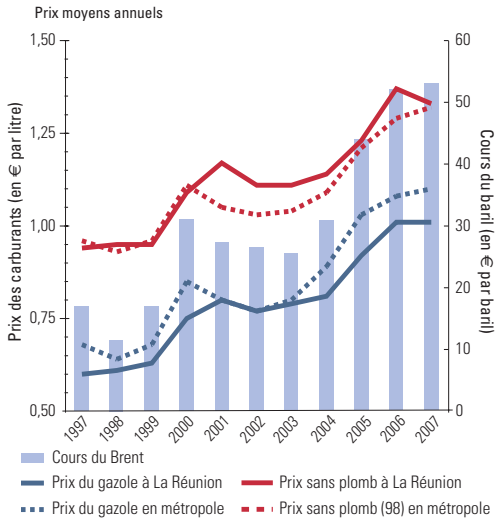
Le prix des carburants monte la consommation ne faiblit pas

Les prix de l'essence et du gazole à La Réunion ont considérablement augmenté ces dix dernières années, respectivement + 41 % et + 68 %. En métropole, les évolutions sont comparables : + 38 % pour le sans plomb (98) et + 62 % pour le gazole. Les prix des carburants sont liés à ceux du Brent, dont le cours du baril a triplé, sur la période, passant de 17 à 53 €.

Sur la période récente, les prix des carburants à la consommation ont augmenté de 9,7 % en 2005, puis de 10,2 % en 2006 avant de se replier de 1,8 % en 2007. Depuis le début de l'année 2008, la hausse reprend et s'intensifie. Au cours du premier semestre, l'essence sans plomb a augmenté de 4,3 % et le gazole de 10,6 %.

À l'inverse de la métropole où les prix des carburants sont libres, les prix maxima sont réglementés à La Réunion par arrêté préfectoral trimestriel. Les ménages réunionnais disposent donc d'un mécanisme de lissage de prix, commun à tous les Dom, qui amortit les contrecoups des fluctuations pétrolières. Le système trouve cependant sa limite lorsque les hausses se succèdent d'année en année.

Prix des carburants



Source : Insee, indice des prix à la consommation

Une certaine modération de la part des automobilistes

Malgré les hausses de prix successives, la quantité de carburant consommée, hors carburants destinés à la production électrique, a augmenté de 23 % depuis dix ans pour atteindre 616 000 tonnes en 2007.

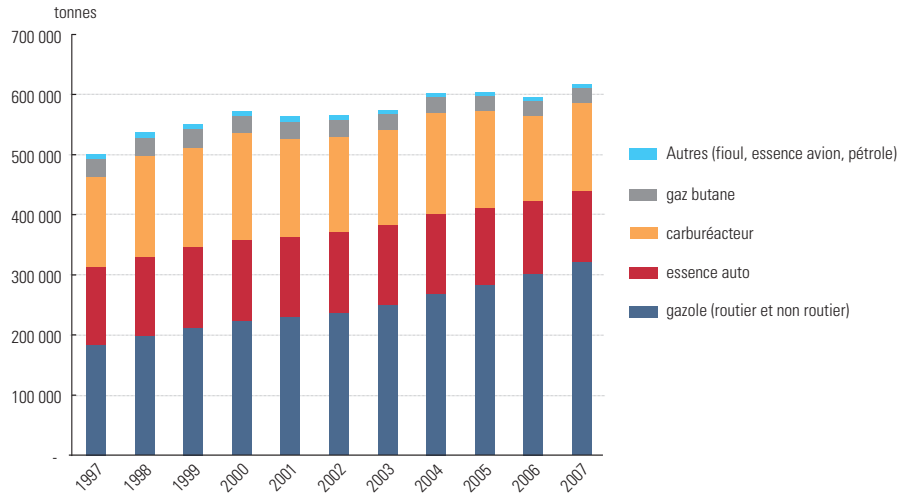
Plus de la moitié des carburants consommés est destinée à la circulation routière, dont près des deux tiers sous forme de gazole. Un peu moins d'un quart des carburants consommés sont des carburéacteurs, et 14 %[1] du gazole non routier. Du fait de son insularité et de sa géographie, La Réunion est très fortement dépendante du secteur des transports (routier, maritime, aérien).

Sur les dernières années, la forte hausse des prix à la pompe a cependant incité les automobilistes à la modération et influencé leur comportement d'achat. Les volumes de carburants à usage routier n'ont augmenté que de 1,3 % en 2005 et à peine 1 % en 2006. Parmi les carburants, le gazole gagne du terrain et se substitue à l'essence. La consommation d'essence recule depuis 2005. Elle a chuté de 8 % entre 2005 et 2007. Parmi les 18 000 nouvelles voitures de tourisme immatriculées chaque année, la part des moteurs essence se réduit, au profit des motorisations gazole, plus économiques à l'usage, en lien avec la modernisation des moteurs diesel de dernière génération. Depuis 2004, la part des véhicules essence parmi les nouvelles voitures immatriculées a chuté de 42 % à 30 %. ▲

Stéphanie GAUDINOT
VCAT - division "comptes économiques et analyses macro-économiques"
INSEE Réunion

[1] En 2006, donnée non disponible pour 2007.

Consommation de carburants hors production électrique



Source : Comité des importateurs d'hydrocabures.

Le transport, premier poste du budget des ménages

Les dépenses en transport (achats et frais d'utilisation de véhicules, transport aérien...) constituent un poste important des achats des ménages à La Réunion : 18 % en 2005. Elles se situent en tête du budget des ménages devant l'alimentation (17 %) et le logement (15 %). Près de la moitié des dépenses de transport est consacrée aux achats de véhicule et un tiers aux frais d'utilisation (carburant, entretien...).

Et si le prix des carburants augmentait de 10 % en 2008 ?

Quel serait l'impact d'une nouvelle flambée des prix des carburants sur l'économie réunionnaise en 2008 ? Quel comportement adopteraient les ménages face à cette situation ? Et quel en serait l'impact sur la facture pétrolière de La Réunion ?

Des simulations ont été réalisées pour mesurer l'impact d'une hausse des prix des carburants à La Réunion. Elles reposent sur la maquette de l'économie réunionnaise à la base des comptes économiques rapides. Cette maquette permet d'évaluer l'impact d'une hausse des prix des carburants sur différents agrégats macro-économiques, toutes choses égales par ailleurs.

La flambée des prix des carburants provoque des effets en cascade

Les scénarios testés envisagent que les prix des carburants consommés à La Réunion augmentent uniformément de 10 % sur l'année 2008.

Premier effet, les ménages subissent directement la hausse des prix des carburants qu'ils consomment. Ces hausses de prix réduisent leur pouvoir d'achat en monnaie constante. En supposant qu'ils ne puisent pas dans leur épargne et que les salaires sont stables, les ménages sont alors contraints de ralentir leur consommation en monnaie constante. Plusieurs comportements sont alors envisageables. Soit ils maintiennent ce budget constant en réduisant les quantités consommées, soit leur budget consacré aux carburants augmente. Cette dernière situation les pousse à réduire leur budget consacré aux autres dépenses. La hausse des prix des carburants modifie a priori le panier de consommation des ménages.

Deuxième effet, les entreprises sont confrontées à une hausse des intrants nécessaires à la production. Elles sont alors contraintes soit d'augmenter leur prix de vente soit de réduire leur taux de valeur ajoutée. Si les entreprises répercutent ces hausses, ce qui à long terme est le plus probable, les prix des produits fabriqués augmentent. Les hausses se propagent alors à l'ensemble des produits.

Moins de demande de la part des ménages induit un repli en volume des productions concernées. Sous l'effet de la hausse des coûts de production et de la baisse des volumes produits, les entreprises réduisent la masse salariale distribuée, ce qui accentue encore le repli de la consommation en volume.

Un autre effet possible, non envisagé, serait que la hausse des prix suscite des augmentations de salaires qui alimenteraient elles-mêmes l'effet inflationniste. Tous ces effets cumulés ralentissent l'activité économique du territoire toutes choses égales par ailleurs.

Trois scénarios de comportement des ménages

Face à la hausse du prix des carburants, le comportement des ménages joue un rôle central. Les ménages vont-ils stabiliser leur dépense consacrée au carburant et pour cela abaisser leurs quantités consommées ? Ou bien vont-ils laisser déraper leur dépense en carburant ?

Un premier scénario suppose que les ménages réduisent les quantités de carburants qu'ils consomment afin de maintenir leur budget carburant constant. Pour compenser totalement la hausse de prix, le volume consommé baisse de 9 %. C'est le comportement qui pénalise le moins l'économie réunionnaise.

Un autre scénario envisage le comportement contraire. La consommation de carburant des ménages, en volume, demeure inchangée. Les ménages ne réalisent pas d'économie d'énergie. Leur budget carburant augmente alors de 10 %.

La réalité se situant probablement entre les deux, **un scénario envisage une situation intermédiaire**. Les ménages réduisent les volumes consommés sans toutefois parvenir à stabiliser leur budget carburant. C'est la situation qui a été observée en 2006. Sous l'effet d'une hausse de prix de 10 %, la baisse des volumes consommés est évaluée à 6 % (selon l'élasticité-prix estimée en 2006). Le budget carburant des ménages augmente alors de 3,5 %.

D'autres hypothèses sont communes aux trois scénarios. En ce qui concerne les finances publiques, il est retenu que les recettes supplémentaires attendues de la fiscalité pétrolière ne sont pas redistribuées par les collectivités territoriales. La dépense publique est considérée constante, la hausse des prix est compensée par une baisse en volume. À la hausse des prix des carburants, s'ajoute donc un autre élément récessif : une baisse des dépenses publiques affectées aux autres achats courants.

Les entreprises ne réalisent pas d'économie de carburant, à production identique. Les investissements sont considérés stables en volume, seuls leurs prix augmentent. En conséquence, la production du secteur du BTP n'est pas affectée en volume.

Le prix de l'électricité facturée aux ménages et aux entreprises est supposé stable, il ne subit pas de répercussion de la hausse du coût de production. De même, dans les simulations réalisées, le prix du fret à l'import et à l'export ne subit pas de hausse liée aux prix du carburant.

Mécaniquement, l'effet inflationniste est de 0,8 %

Un renchérissement de 10 % des prix à la pompe sur l'année provoquerait une hausse du niveau moyen des prix du panier des ménages de 0,8 %. Concernant l'ensemble des biens et services composant le PIB, la hausse de prix serait de 0,2 % toutes choses égales par ailleurs.

Le surcoût direct et indirect des consommations intermédiaires s'élèverait de 0,9 % en moyenne. Il frapperait surtout les secteurs eau/électricité (+ 3,7 %), la pêche (+ 3,3 %), les transports (+ 2,8 %), le commerce (+ 1,9 %), l'agriculture (+ 1,4 %). Conséquence de la hausse des prix des consommations intermédiaires, les prix à la production de l'ensemble des branches seraient impactés, + 0,5 % en moyenne. La construction, élément moteur de la croissance réunionnaise, subirait une hausse de ses prix à la production de 0,3 %.

Impact d'une hausse de 10 % du prix des carburants en 2008

Les simulations d'impact sont effectuées à l'aide d'un modèle qui constitue une "maquette" de l'économie réunionnaise. Ce modèle repose sur le compte économique régional.

	Répercussion sur les prix*	Répercussion sur les volumes		
		Scénario 1 : si le budget des ménages en carburant demeure constant	**Scénario 2** : si le budget des ménages en carburant augmente de 3,5 %	**Scénario 3** : si le budget des ménages en carburant augmente de 10 %
PIB	0,2 %	- 0,38 %	- 0,42 %	- 0,49 %
Consommation des ménages	0,8 %	- 0,86 %	- 0,90 %	- 0,99 %
Consommation des administrations publiques	0,2 %	- 0,20 %	- 0,18 %	- 0,18 %
Production	0,5 %	- 0,38 %	- 0,43 %	- 0,53 %
Consommations intermédiaires	0,9 %	- 0,43 %	- 0,48 %	- 0,59 %
Investissement	0,3 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Exports	0,6 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Imports	1,4 %	- 0,79 %	- 0,74 %	- 0,65 %
Masse salariale	0,0 %	- 0,33 %	- 0,36 %	- 0,43 %

* Les évolutions de prix sont identiques dans les trois scénarios.

Lecture : Une hausse des prix de 10 % des carburants produit mécaniquement une hausse de 0,8 % des prix à la consommation.

Sans économies d'énergie, l'effet récessif est plus marqué

Un accroissement du prix des carburants aurait un effet récessif sur la croissance. En effet, une hausse de 10 % du prix à la pompe coûterait 0,4 point de croissance au PIB de La Réunion, si les ménages stabilisaient leur budget carburant, et 0,5 point si les ménages ne réduisaient pas leur consommation de carburants. La perte de PIB serait comprise entre 52 millions d'euros et 68 millions d'euros (en monnaie constante).

Comme le PIB, les pertes de production en volume varieraient de 0,4 % à 0,5 % d'un scénario à l'autre. La perte de production serait comprise entre 82 millions d'euros et 114 millions d'euros (en monnaie constante).

La baisse de production en volume concernerait en premier lieu les transports (entre - 1,4 % et - 1,7 %), le secteur primaire (entre - 0,7 et - 1,1 %) et les industries agro-alimentaires (entre - 0,6 % et - 0,9 %).

En réaction aux baisses de production, les consommations intermédiaires nécessaires diminueraient en volume dans les mêmes proportions.

Pour les administrations publiques le maintien de leur budget en valeur, les contraindrait à une diminution de 0,2 % (en volume) des dépenses de fonctionnement. Compte tenu du poids de la dépense publique à La Réunion, cette contrainte explique 0,1 point de l'effet récessif.

Les ménages réduiraient leurs achats sur les autres produits

La moindre production entraînerait une perte de masse salariale distribuée aux ménages comprise entre - 0,3 % et - 0,4 %. Sous l'hypothèse d'absence de revalorisation salariale et de maintien de leur taux d'épargne, les ménages seraient contraints d'ajuster à la baisse leur consommation des autres produits.

Si les ménages limitaient leur consommation de carburants pour garder leurs dépenses constantes, alors le repli de leur panier de consommation (hors carburants) se chiffrerait à - 0,7 %. Si les ménages maintenaient leur consommation de carburants, alors leur panier de consommation (hors carburants) baisserait de 1,1 % en volume.

Les diminutions de dépenses des ménages concerneraient principalement le secteur agricole et les services marchands (incluant notamment les transports). L'accroissement des prix à la production du secteur agricole se répercuterait directement sur le panier de consommation des ménages. La baisse, en volume, de ce secteur se chiffrerait entre - 1,1 %, et - 1,4 %, selon que les ménages réduisent ou non leur consommation en carburants. Le panier de consommation concernant les services marchands reculerait de - 0,8 % à - 1,3 %. Cette diminution est due au secteur des transports, en première ligne face à une augmentation des prix du carburant. En réaction à la hausse des prix,

Les diminutions de dépenses des ménages concerneraient surtout les produits agricoles et les transports.

les ménages diminueraient leur demande de transport. La consommation de services de transport accuserait une baisse prononcée comprise entre - 2,1 % et - 2,4 % en volume. Par ailleurs, la consommation des ménages en biens manufacturés fléchirait de - 0,5 % à - 0,9 % en monnaie constante.

Quels que soient les scénarios, la facture en carburants et combustibles de La Réunion s'alourdirait. En valeur courante la hausse serait comprise entre + 5,1 % et + 9,1 %, soit entre 28 millions d'euros et 49 millions d'euros, si les ménages maintenaient leur budget carburants constant et s'ils ne réduisaient pas leur consommation.

D'autres scénarios pourraient être envisagés, les ménages tout comme les entreprises, peuvent en effet réduire ou augmenter leur consommation de carburants. ▲

Stéphanie GAUDINOT
VCAT - division "comptes économiques et analyses macro-économiques"
INSEE Réunion