

Comment expliquer la baisse de la consommation des ménages en produits raffinés entre 2015 et 2024 ?

Entre 2015 et 2024, la consommation en volume des ménages en produits raffinés a baissé de 9,5 %. Les dépenses de carburants ont nettement reculé (-6,3 % sur la période), avec d'importants mouvements de réallocation entre motorisations. Ainsi, la consommation d'essence a fortement augmenté (+47,8 %), tandis que celle de gasoil a fortement diminué (-27,8 %). Plusieurs facteurs expliquent le recul global des achats de carburants sur la période : la baisse de la distance totale parcourue par les ménages contribue à hauteur de -2,4 points de pourcentage à la diminution de la consommation de carburants, l'électrification du parc pour -3,4 points, tandis que la recomposition du parc des motorisations thermiques (du diesel vers l'essence) y contribue à la hausse, à hauteur de +4,2 points, car les moteurs essence ont, à puissance donnée, une consommation au kilomètre plus élevée que les moteurs diesel. Enfin, l'amélioration de l'efficacité des motorisations thermiques contribue, sur la période, à la baisse de la consommation de carburants à hauteur de -4,8 points. En parallèle, la consommation de fioul a fortement diminué sur la période (-34,4 %), dans le sillage de l'interdiction d'installation de nouvelles chaudières utilisant ce combustible depuis juillet 2022.

En prévision, la consommation de produits raffinés serait quasi stable en 2025 (+0,4 %), car sa baisse tendancielle serait contrecarrée par la décrue des prix du Brent, stimulant temporairement la consommation. Pour 2026, sous l'hypothèse d'un prix du baril stable, la consommation des ménages en produits raffinés se replierait d'un peu plus de 1 % en moyenne annuelle. Concernant le carburant, la tendance d'électrification du parc automobile garderait son rythme moyen des quatre dernières années, tandis que les autres facteurs d'évolution garderaient leur rythme moyen de la dernière décennie. La consommation de fioul reculerait selon le rythme moyen observé sur la période 2015-2024, après les deux fortes baisses observées en 2022 et 2023.

Gabriel Benedetti et Gabriel Buresi

La consommation des ménages en produits raffinés a baissé de 9,5 % en volume entre 2015 et 2024

La consommation des ménages en produits raffinés a connu une baisse tendancielle ces dix dernières années. Ces produits correspondent principalement aux carburants automobiles (plus de 85 % de la consommation en valeur des ménages en produits raffinés en 2015 comme en 2024) et, plus marginalement, au GPL¹ et au fioul², qui sont les seules énergies du logement comptées parmi les produits raffinés³. Les carburants automobiles peuvent eux-mêmes être décomposés en essence (qui compte pour 45,0 % des carburants en 2024, soit 39,7 % de la consommation en valeur des ménages en produits raffinés, alors que ces poids étaient respectivement de 30,5 % et 26,2 % en 2015) et en gasoil (soit 55,0 % des carburants et 48,5 % de la consommation en valeur des ménages en produits raffinés en 2024, alors que ces poids étaient respectivement de 69,5 % et 59,7 % en 2015). Au total, la consommation en volume de produits raffinés a baissé de 9,5 % entre 2015 et 2024 (► **figure 1**). La baisse de consommation concerne à la fois le fioul (-34,4 %), le GPL (-36,6 %) et les carburants (-6,3 %).

Concernant le fioul, l'installation de nouvelles chaudières utilisant ce combustible a été interdite en janvier 2022 par décret, pour une entrée en vigueur à partir du 1^{er} juillet 2022. À la suite de ce décret, la baisse de

la consommation de fioul par les ménages s'est mécaniquement accentuée, poursuivant une tendance débutée en 2019.

Au sein des carburants, derrière la tendance baissière globale, les dynamiques sont très variées, avec d'une part, la montée en puissance de l'essence (+47,8 % sur la période), et d'autre part, la chute de la consommation en volume de gasoil (-27,8 %). La bascule de la consommation du gasoil vers l'essence s'explique par une recomposition du parc routier thermique : le nombre de voitures équipées d'un moteur diesel a diminué de 16 % sur la période, tandis que le nombre de voitures utilisant de l'essence a augmenté de 21 % (► **SDES, septembre 2025**).

En outre, la baisse de la consommation en carburants s'est accompagnée d'une baisse encore plus importante des émissions de gaz à effet de serre par les ménages dans leurs activités de transport, qui représentent environ deux tiers des émissions des ménages et 16 % des émissions totales de la France (► **éclairage** de la *Note de conjoncture* de juin 2025). Les émissions relatives au transport des ménages ont en effet diminué de 14,2 % entre 2015 et 2024 : cette baisse, qui va au-delà de celle de la consommation de carburants, est en partie due à la réallocation de la consommation du gasoil vers l'essence, dont le facteur d'émission au litre est inférieur à celui du gasoil (► **Référentiel des facteurs d'émissions 2025**).

¹ Le terme de GPL recouvre à la fois des usages comme combustible (il s'agit alors de butane et de propane) et comme carburant. D'après les données provisoires du ► **Bilan énergétique en 2024 (SDES)**, l'usage combustible prédomine nettement sur l'usage carburant, raison pour laquelle le GPL ne sera pas considéré comme un carburant dans le présent éclairage.

² D'autres produits, plus résiduels, sont également comptés dans la catégorie des produits raffinés (il s'agit du charbon et des lubrifiants).

³ Les autres énergies du logement (électricité, gaz, réseaux de chaleur notamment) sont regroupées dans une autre section de la nomenclature d'activités française (NAF).

La baisse de la consommation de carburants s'explique notamment par une baisse de la distance totale parcourue par les voitures particulières

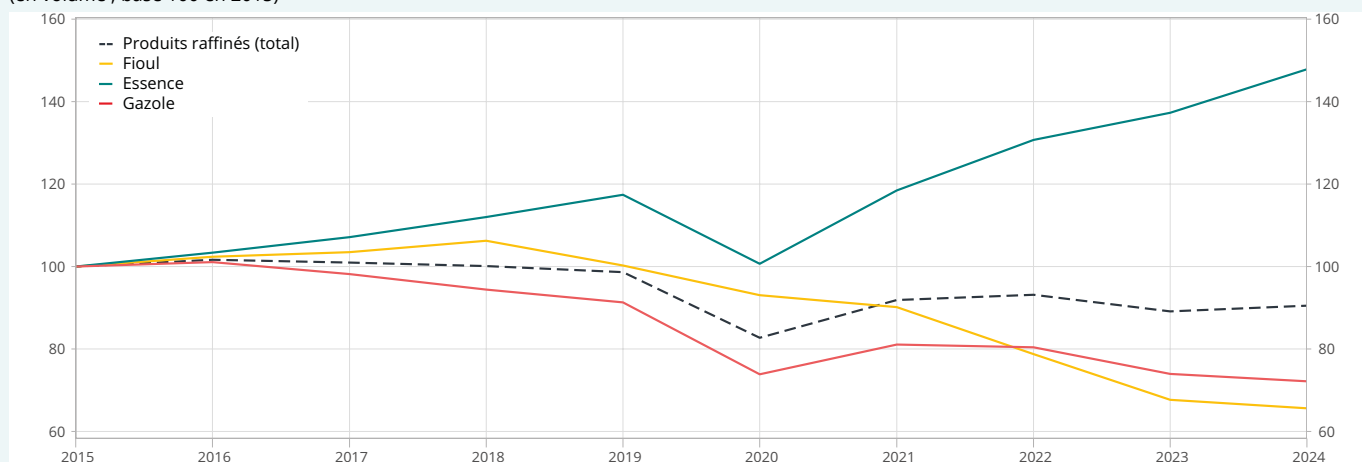
La baisse de la quantité de carburants consommée par les ménages depuis 2015 s'explique en partie par celle de la distance totale parcourue par les ménages français avec leurs véhicules. Ainsi, entre 2015 et 2024, la distance totale parcourue par les véhicules particuliers, qu'ils soient équipés de moteurs à essence, diesel ou électriques, a baissé de 2,4 % (► **figure 2**). En particulier, la distance totale parcourue par des voitures équipées d'un moteur diesel a baissé de 27,3 %, contribuant pour -21,0 points de pourcentage à la baisse totale de la distance parcourue, quand celle parcourue avec un moteur essence a augmenté de 64,8 %, contribuant pour +15,0 points à cette évolution. Quant à la distance parcourue par moteur électrique, elle a été multipliée par 35 et contribue à

hauteur de +3,5 points à cette évolution. Même si le parc automobile français continue de s'accroître (+7,2 % sur la période), la baisse de la distance totale parcourue par les véhicules personnels s'explique par une baisse de la distance moyenne parcourue par véhicule, de l'ordre de 9,0 %. Ainsi, la baisse de la distance parcourue a pesé sur la consommation de carburants sur les dix dernières années, mais d'autres facteurs ont également contribué à accentuer ce recul.

En plus de la distance parcourue, la baisse de consommation de carburants peut être décomposée en différents effets

Plus précisément, la baisse de 6,3 % en volume de consommation en carburants entre 2015 et 2024 (-1,0 % entre 2015 et 2019, puis -5,4 % entre 2019 et 2024) peut se décomposer en quatre effets (► **encadré** et ► **figure 3**) :

► 1. Évolution de la consommation finale des ménages en produits raffinés et ses différentes contributions (en volume ; base 100 en 2015)



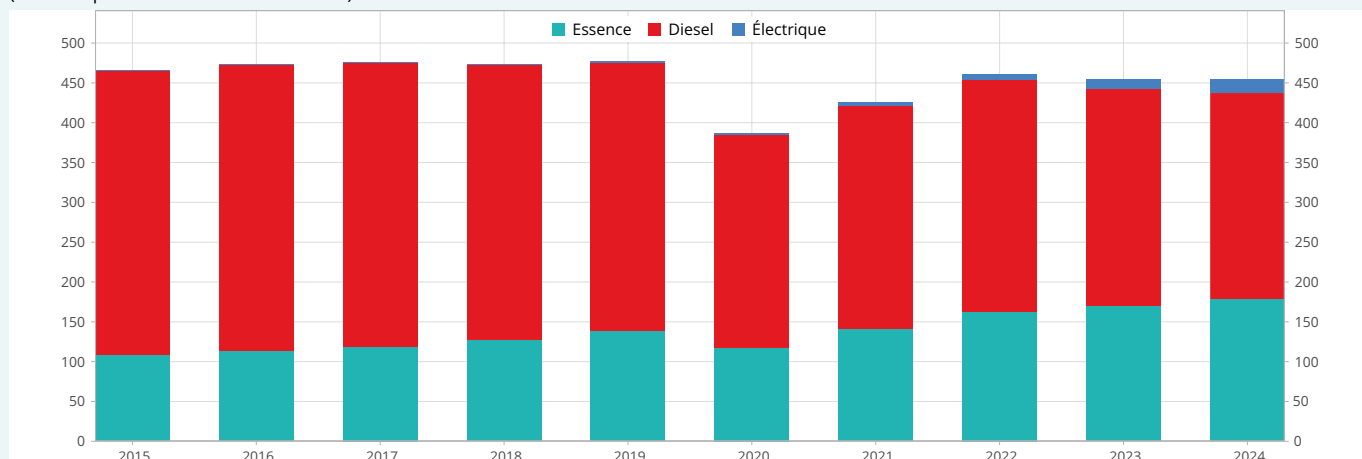
Dernier point : 2024.

Note : en 2024, la consommation de gasoil, essence et fioul en euros courants représentaient respectivement 48,5 %, 39,7 % et 8,71 % de la consommation totale en produits raffinés.

Lecture : en 2024, en France, la consommation finale des ménages en produits raffinés en volume était inférieure de 9,5 % à son niveau de 2015.

Source : Insee.

► 2. Contributions des différentes motorisations à la distance totale parcourue (distance parcourue en milliards de km)



Dernier point : 2024.

Note : la distance parcourue par les hybrides non rechargeables est ici entièrement imputée au carburant associé (essence ou gasoil), tandis que la distance parcourue par les hybrides rechargeables est imputée à 70 % au carburant associé et à 30 % à l'électrique (► **encadré** méthodologique pour plus de détails).

Lecture : en 2024, les ménages français ont parcouru 177,7 milliards de kilomètres avec un moteur à essence, 259,5 milliards de kilomètres avec un moteur diesel et 16,9 milliards de kilomètres avec un moteur électrique.

Source : SDES, calculs Insee.

- premièrement, la baisse de la distance totale parcourue (toutes motorisations confondues), qui contribue à la **baisse** de la consommation, pour -2,4 points sur la période. Cette baisse provient de la période récente : si la distance totale parcourue a progressé de +2,4 % entre 2015 et 2019, elle s'est repliée de 4,7 % entre 2019 et 2024. Son origine est potentiellement multiple (sobriété, diminution des déplacements avec le vieillissement de la population, report modal, covoiturage, etc.) ;
- deuxièmement, un transfert des motorisations thermiques vers l'électrique, qui contribue elle aussi à la **baisse** de la consommation, à hauteur de -3,4 points. La baisse est portée, là encore, par la période récente (-0,3 point entre 2015 et 2019, puis -3,2 points entre 2019 et 2024) ;
- troisièmement, un effet de recomposition du parc routier thermique, qui traduit le remplacement de véhicules à moteur diesel par des véhicules essence ; ces derniers consommant davantage de carburants au kilomètre que les premiers, à puissance donnée (► OCDE, 2004). Cet effet contribue donc **positivement** à l'évolution de la quantité de carburants consommée, à hauteur de +4,2 points, réparti équitablement entre les deux périodes (+2,0 points puis +2,2 points) ;
- quatrièmement, un gain d'efficacité des moteurs thermiques, qui consomment tendanciellement moins, toutes choses égales par ailleurs, ce qui contribue donc à la **baisse** de la consommation, à hauteur de -4,8 points, un effet intégralement porté par la première partie de la période. Ce terme inclut probablement d'autres effets, comme l'évolution de la charge des voitures, des styles de conduite ou des parts relatives

des distances parcourues en ville ou sur autoroute, ce qui expliquerait la contribution positive de ce facteur sur la période récente⁴.

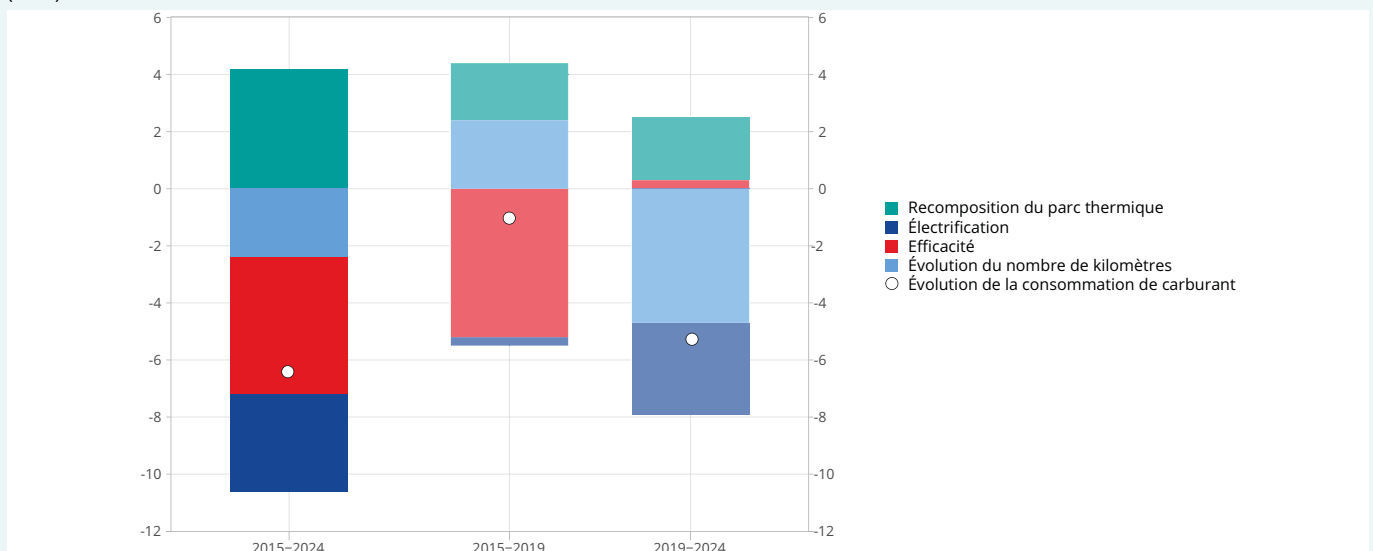
En 2025, la consommation des ménages en produits raffinés serait quasi stable, mais elle repartirait à la baisse en 2026

En prévision, la consommation de produits raffinés serait quasi stable en 2025 (+0,4 %), car la baisse tendancielle de cette dernière serait temporairement contrecarrée par la décrue des prix du Brent, stimulant la consommation toutes choses égales par ailleurs. À court terme, en effet, l'élasticité-prix de la demande de carburants est comprise entre 0,2 et 0,4 (► Insee, 2023) : les prix des carburants ayant reculé d'environ 4 % en 2025, les ménages ont donc probablement parcouru plus de kilomètres en voiture cette année.

En 2026 en revanche, sous l'hypothèse d'un prix du baril stable, la consommation des ménages en produits raffinés reprendrait sa tendance baissière : la consommation de carburants se replierait d'un peu plus de 1 %. D'abord, l'électrification du parc, commencée en 2021 et montée en régime en 2022, se poursuivrait. Entre 2021 et 2024, la contribution moyenne de ce facteur à la baisse de la consommation annuelle de carburants a été de -0,8 point, soit le double de la contribution moyenne sur la période 2015-2024 ; c'est cette contribution de -0,8 point qui a été retenue en prévision pour l'année 2026. Ce choix semble en ligne avec les intentions des ménages : en 2025, parmi ceux susceptibles d'acheter une voiture dans les trois prochaines années, 30 % souhaitent

⁴ Ce terme peut également refléter la hausse du nombre de véhicules hybrides non rechargeables sur la période, considérés comme des véhicules thermiques, qui recyclent l'énergie cinétique dissipée lors des phases de freinage.

► 3. Différentes contributions à l'évolution de la consommation des ménages en carburants entre 2015 et 2024 (en %)



Lecture : entre 2019 et 2024, en France, la consommation finale des ménages en carburants a diminué de 5,4 %. Le transfert du thermique à l'électrique contribue de -3,2 points à cette baisse.

Source : SDES, Insee, calcul Insee.

acquérir un véhicule électrique (► **CAE, juillet 2025**). Ensuite, la distance parcourue reprendrait sa tendance baissière sous l'hypothèse d'une stabilisation des prix du pétrole (contribuant de -0,3 point à l'évolution de la consommation de carburants) ; la dédieselisation du parc se poursuivrait (+0,4 point), les véhicules utilisant un moteur essence (y compris hybrides) représentant actuellement les deux tiers des immatriculations neuves, contre moins de 6 % pour les moteurs diesel ; l'effet des gains d'efficacité moyens pour les motorisations thermiques, dû en particulier à l'essor des hybrides non

rechargeables ne faiblirait pas (-0,5 point) : pour ces trois contributions, l'ampleur retenue correspond à la poursuite de la tendance annuelle moyenne observée pour chacune sur la période 2015-2024. Enfin, la consommation de fioul reculerait de plus de 4 %, soit au rythme moyen observé sur la période 2015-2024 : en effet, si la consommation de fioul a fortement chuté en 2022 et 2023, sa baisse semble depuis deux ans retrouver un rythme moyen plus tendanciel. Au total, la consommation en produits raffinés baisserait d'un peu plus de 1 % en 2026. ●

Méthodologie

La méthode proposée dans cet éclairage permet de décomposer l'évolution des volumes de carburants consommés par les ménages enregistrés en comptabilité nationale à partir des distances parcourues par type de motorisations, publiées par le SDES. Pour les véhicules hybrides rechargeables, la part de la distance parcourue par l'électrique varie empiriquement entre 20 % et 40 % de la distance totale parcourue (► **T&E, septembre 2025**). Ainsi, la distance parcourue est ici partagée entre 30 % attribué à l'électrique et 70 % au carburant utilisé (essence ou gasoil).

Soit $C_{\text{carburant}}$ la consommation en volume d'un carburant au début de la période d'intérêt (soit essence, soit gasoil), $D_{\text{carburant}}$ la distance parcourue avec ce même carburant.

Soit ΔX le taux d'évolution de X sur la période d'intérêt (2015-2019 ou 2019-2024).

Au total : $C_{\text{total}} = C_{\text{essence}} + C_{\text{gasoil}}$ et $D_{\text{total}} = D_{\text{essence}} + D_{\text{gasoil}} + D_{\text{électrique}}$

Enfin, soit $\pi_{\text{carburant}} = \frac{C_{\text{carburant}}}{C_{\text{total}}}$ le poids de la consommation du carburant dans la consommation totale, et

$P_{\text{carburant}} = \frac{D_{\text{carburant}}}{D_{\text{total}}}$ le poids de la distance parcourue en utilisant ce carburant dans la distance totale parcourue.

Un effet efficacité est défini pour chaque carburant : $\Delta \text{Eff}_{\text{carburant}} = \Delta D_{\text{carburant}} - \Delta C_{\text{carburant}}$. Une augmentation de l'efficacité (c'est-à-dire une variation positive de $\Delta \text{Eff}_{\text{carburant}}$) correspond donc à une baisse de la consommation par kilomètre.

La consommation totale s'écrit :

$$\Delta C_{\text{totale}} = \pi_{\text{essence}} \Delta C_{\text{essence}} + \pi_{\text{gasoil}} \Delta C_{\text{gasoil}} = \pi_{\text{essence}} (\Delta D_{\text{essence}} - \Delta \text{Eff}_{\text{essence}}) + \pi_{\text{gasoil}} (\Delta D_{\text{gasoil}} - \Delta \text{Eff}_{\text{gasoil}})$$

La distance totale parcourue peut s'écrire :

$$\Delta D_{\text{total}} = P_{\text{essence}} \Delta D_{\text{essence}} + P_{\text{gasoil}} \Delta D_{\text{gasoil}} + P_{\text{électrique}} \Delta D_{\text{électrique}}$$

L'évolution de la consommation totale de carburants se décompose ainsi en quatre termes : évolution de la distance totale, évolution de l'efficacité, recomposition du parc thermique et transfert vers l'électrique¹, soit :

$$\Delta C_{\text{totale}} = \Delta D_{\text{total}} - (\pi_{\text{essence}} \Delta \text{Eff}_{\text{essence}} + \pi_{\text{gasoil}} \Delta \text{Eff}_{\text{gasoil}}) + ((\pi_{\text{essence}} - P_{\text{essence}}) \Delta D_{\text{essence}} + (\pi_{\text{gasoil}} - P_{\text{gasoil}}) \Delta D_{\text{gasoil}}) - P_{\text{électrique}} \Delta D_{\text{électrique}} \quad \bullet$$

¹ Cette décomposition analytique suppose l'additivité des consommations de gasoil et d'essence, qui n'est en pratique pas tout à fait vérifiée car les données utilisées, issues de la comptabilité nationale, sont des volumes chaînés. Cette approximation est toutefois de faible ampleur, et le résidu de chaînage est conventionnellement inclus dans le terme de recomposition du parc thermique.

Bibliographie

SDES (2025), « Données sur le parc automobile français au 1^{er} janvier 2025 », Derniers résultats, septembre 2025.

CAE (2025), « Véhicule électrique : ne pas rater l'occasion », Note, juillet 2025.

OCDE (2004), « Voitures propres : Stratégies pour des véhicules peu polluants », Rapport.

T&E (2025), « Closing the growing PHEV loophole », BRIEFING, septembre 2025.

Programme Objectif CO₂ (2025), « Référentiel des facteurs d'émissions », août 2025.

Insee (2023), « Comment les automobilistes ajustent leur consommation de carburant aux variations de prix à court terme », *Insee Analyse*, juillet 2023. ●