

L'ARTICLE DU JOUR

Les Français consomment moins de carburant

Alors que les prix à la pompe atteignent des sommets historiques, les livraisons de super comme de gazole ont reculé de 3,5 % en mars sur un an, selon l'Ufip. Les automobilistes roulent moins, avec des voitures plus sobres.

FABRICE NODÉ-LANGLAIS

Le Figaro 17 Avril 2012

CONJONCTURE Confrontés à la flambée des prix des carburants, les Français sont-ils en train de lever le pied et de laisser la voiture au garage ? La consommation de carburant sur le marché français a reculé de 3,5 % en mars, par rapport à mars 2011, a constaté lundi l'Ufip (Union française des industries pétrolières). Une baisse pour le deuxième mois consécutif puisqu'en février les livraisons de carburant avaient diminué de 1,6 % sur un an. L'évolution pour le super sans plomb est spectaculaire : -9,1 % en mars, -7,3 % en février. Le gazole, carburant préféré des Français qui représente désormais 81,3 % du marché, a reculé de 2,1 %.

« Il faudra attendre avril et mai, deux mois où les Français roulent beaucoup, pour voir si cette tendance se confirme, commente prudemment Jean-Louis Schilansky, le président de l'Ufip, mais si l'on compare les douze derniers mois aux

douze mois précédents, que la consommation a reculé de 1,2 % : c'est significatif. » La flambée du cours de l'or noir à l'été 2008, où le baril de Brent avait atteint 147 dollars, avait entraîné un recul d'environ 2 % de la consommation sur l'année, rappelle Jean-Louis Schilansky. Le même phénomène semble être à l'œuvre alors que le baril, exprimé en euros, a retrouvé ses sommets historiques.

D'après les estimations de l'Ufip, sur le recul annuel observé de 1,2 %, quelque 0,5 % peuvent être attribués à l'efficacité énergétique, c'est-à-dire essentiellement la mise en vente de moteurs de plus en plus sobres. Le reste, soit 0,7 %, serait imputable au comportement des Français.

Les observations du Crédoc (Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de

vie) le confirment. « En février, l'augmentation du prix des carburants, sur un an, atteignait 10 %, rappelle Régis Bigot, directeur du département conditions de vie au Crédoc, c'est cinq fois plus que l'inflation, trois fois plus que le pouvoir d'achat. »

Quand le plein de super pour un réservoir de 50 litres coûte 85 euros, les ménages qui peuvent se permettre de moins utiliser la voiture font des arbitrages en ce sens.

« Si la voiture reste le mode de transport roi, poursuit Régis Bigot, le nombre de kilomètres parcourus diminue : 12 800 en moyenne en 2009 contre 14 000 en 2001. » Par ailleurs, les automobilistes se tournent davantage vers les modèles de petite cylindrée, moins gourmands. En 2005, les voitures de moins de 6 CV représentaient 62 % des ventes contre 78 % en 2010.

Des arbitrages sur le poste transport

« Nos enquêtes depuis le début de l'année indiquent que les ménages ressentent une forte pression sur leur pouvoir d'achat », observe le directeur du Crédoc. Le logement étant en général un poste incompressible, les arbitrages se font notamment sur le transport automobile.

Une certitude, le blocage des prix, la TIPP flottante et autres martingales pour peser sur les prix à la pompe seront en tête des dossiers que le prochain président aura à gérer, quel qu'il soit. ■

La filière des biocarburants veut jouer sa carte

Réaliser une économie de plus de 23 euros sur un plein de 50 litres, c'est ce que propose la Collective du bioéthanol. Cette organisation professionnelle des biocarburants produits à base de sucre (éthanol, issu de betteraves ou de céréales) tente de profiter de la flambée des carburants pétroliers pour promouvoir ses produits, encore marginaux en France

dont le superéthanol E85. Le bioéthanol est incorporé jusqu'à 5 % dans le super sans plomb et jusqu'à 10 % dans le SP95-E10, compatible avec 75 % des voitures essence en circulation. Pour rouler au superéthanol E85 en revanche qui contient jusqu'à 85 % de biocarburant, il faut posséder un véhicule récent « flex-fuel ». En France, Renault, Dacia, Ford ou Volvo en

proposent. Côté diesel, le B30 contient 30 % de biodiesel (issu de la filière oléagineuse). En 2011, selon le livre blanc des biocarburants, publiés comme contribution au débat électoral, les « carburants verts » ont représenté, en énergie, 6,5 % de la consommation de carburant et ont réduit la facture pétrolière de 1,6 milliard d'euros.

F. N.-L.

CARBURANT CHIFFRES UFIP

-3,5%

Évolution globale de la consommation de carburant en mars, sur un an

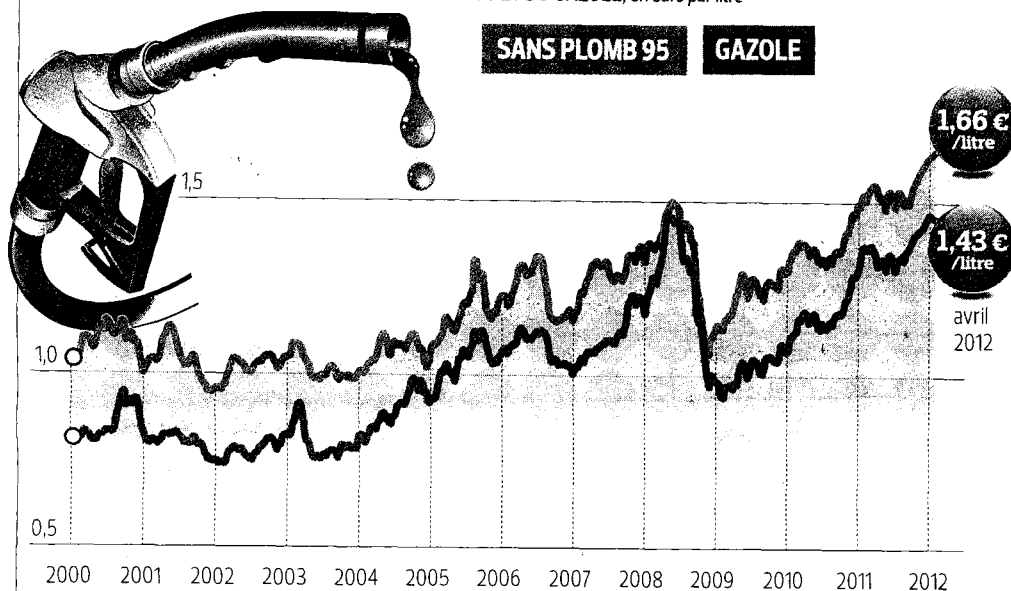
-9,1%

Évolution de la consommation de super sans-plomb en mars, sur un an

-2,1%

Évolution de la consommation de gazole en mars, sur un an

ÉVOLUTION DU PRIX À LA POMPE DU SANS-PLOMB 95 ET DU GAZOLE, en euro par litre



L'Allemagne réaffirme son attachement aux missions actuelles de la BCE

les Echos 17/4

Berlin a pris hier ses distances avec la promesse de Nicolas Sarkozy faite dimanche, d'ouvrir le débat sur le rôle que la Banque centrale européenne (BCE) pourrait jouer pour soutenir la croissance en zone euro. Quand le président sortant a pointé du doigt les « limites des règles fixées [à la BCE] dans le traité de Maastricht », le gouvernement allemand, via son porte-parole, a rappelé le sacro-saint attachement à l'indépendance de l'institut d'émission.

À l'Élysée, on précisait hier qu'il n'était pas question de vouloir changer le traité européen, mais de discuter de l'orientation future à donner à la politique monétaire dans la zone euro. Reste que le message vise bien l'Allemagne, qui veille au respect de la mission première de la BCE : surveiller l'inflation. Le texte européen place en second la possibilité pour l'institution de faire le nécessaire pour soutenir la croissance et l'emploi, mais seulement si cela ne porte pas préjudice à l'objectif de maîtrise des prix.

Le risque de l'inflation

À la question de savoir si la BCE fait assez pour soutenir le PIB en zone euro, Ulrich Kater, chef économiste de Dekabank, répond qu'elle « est déjà engagée à soutenir la croissance à travers l'emploi de nombreuses mesures non conventionnelles ». En faire plus pourrait à terme créer plus d'inflation et « créerait plus de problèmes que cela en résoudrait », objecte Jörg Krämer, de la Commerzbank. Ethan Harris, chef économiste pour les États-Unis à Bank of America Merrill Lynch, croit lui à une politique plus accommodante de la BCE : « Elle a surtout joué sur les leviers de la liquidité et n'a pas été aussi active que la banque centrale américaine. Si l'on considère que les pays périphériques sont dans une récession profonde, les taux d'intérêt sont trop élevés. »

La BCE « est déjà engagée à soutenir la croissance à travers de nombreuses mesures non conventionnelles ».

ULRICH KATER,
CHEF ÉCONOMISTE DE DEKABANK

La BCE pense avoir de son côté « fait le travail », avec son taux directeur historiquement bas de 1 % pour une inflation autour de 2 %. Reste un autre volet de la politique monétaire à discuter, lié au

taux de change de l'euro. Paris juge ce dernier surévalué. Le faire descendre pour favoriser les exportations serait très difficile dans un contexte de guerre des monnaies au plan international, craint Sylvain Broyer, économiste chez Natixis.

Étant la seule institution en Europe à avoir une vision globale des problèmes financiers, la BCE a agi comme il fallait pour ramener le calme sur les marchés, jugent ses observateurs. En revanche, elle n'a pu que constater des divergences s'élargissant entre les économies de la zone euro. Cela l'a poussée à rappeler sans cesse aux gouvernements d'assumer leurs responsabilités en termes de réformes budgétaires et structurelles à mener. En allant même jusqu'à lancer des injonctions au gouvernement italien l'été dernier, afin qu'il adopte des mesures en échange d'un soutien monétaire. À l'inverse, une BCE sous la botte du politique serait moins efficace, estime Vincent Reinhart, chef économiste pour les États-Unis de Morgan Stanley : « Quand elles subissent la pression des politiques, les banques centrales ont en général tendance à aller moins vite. Il faut prendre cela en considération. »

JEAN-PHILIPPE LACOUR, À FRANCFORT,
AVEC VIRGINIE ROBERT, À NEW YORK

L'ARTICLE DU JOUR

Bruxelles prône la « flexisécurité » pour lutter contre le chômage

La Commission européenne propose de faire fluctuer le salaire minimum

Le Monde 17/4

Flexi-bi-li-té. Pour lutter contre la montée du chômage, qui frappe un actif européen sur dix, la Commission européenne, appelle, une fois encore, les pays membres à remédier à la rigidité du marché de l'emploi, quitte à renoncer à une certaine forme de protection sociale.

Dans un rapport intitulé « Pour une croissance riche en emploi », qui doit être rendu public mercredi 18 avril et dont *Le Monde* a obtenu copie, Bruxelles remet d'actualité le concept de « flexisécurité », délicat mélange visant à rendre le marché du travail plus fluide sans briser totalement la protection des travailleurs. Une gageure obligeant à des décisions politiquement difficiles.

Soutien implicite aux réformes menées en Espagne, en Italie ou au Portugal, et encouragement des autres pays à suivre la marche... La Commission propose de revoir la dualité du marché du travail qui permet aux actifs en poste depuis longtemps de bénéficier d'un niveau de sécurité élevée conduisant les nouveaux arrivés à accepter des emplois plus précaires.

Un appel à briser le statut du sacro-saint CDI (contrat à durée indéterminée) français ? « Des preuves diverses démontrent que la plupart des nouveaux emplois créés au cours des années récentes (même avant la crise) étaient des emplois temporaires ou fondés sur des formes de contrats alternatifs », écrit la Commission, qui ajoute : « Cela a pu améliorer la fluidité du marché du travail et permis aux entreprises d'adapter leur force de travail aux nouvelles formes d'organisation du travail. »

Plus audacieux, Bruxelles propose de réviser régulièrement le niveau du salaire minimum. À la hausse, mais aussi à la baisse... L'enjeu : adapter le coût du travail aux évolutions de l'économie pour éviter de perdre en compétitivité. La Commission prend soin, toutefois, d'appeler les États à prendre de telles décisions « en accord avec les partenaires sociaux ».

Abaisser les charges

Le document insiste aussi sur la fiscalité, recommandant aux États d'abaisser le niveau de charges pesant sur le travail, tout en compensant les mesures par d'autres recettes (taxes CO₂) pour ne pas compromettre la réduction des déficits.

Enfin, quitte à raviver le spectre du « plombier polonais », Bruxelles critique les neuf États membres qui imposent encore des restrictions à l'entrée de travailleurs venant de Bulgarie et de Roumanie « en dépit des effets positifs (...) sur les pays d'accueil ». Restrictions possibles, selon les traités, jusqu'au 31 décembre 2013. Plus largement, la Commission entend améliorer la fluidité des travailleurs inter-États européens.

Les propositions de Bruxelles n'ont pas vocation à être suivies d'effets. La Commission s'attaque, de fait, à un domaine relevant de la compétence nationale. Mais dans un contexte de chômage croissant, le document pourrait marquer les esprits. Pour assurer en 2020 un emploi à 75 % des Européens de 20 à 64 ans, l'Union devrait créer 17,6 millions d'emplois supplémentaires, rappelle Bruxelles. ■

CLAIRE GATINOIS