

## Billets d'avion, essence, chauffage... avez-vous réellement profité de la baisse des prix du pétrole ?



A son prix le plus bas depuis 12 ans maintenant, le prix du baril de pétrole chute depuis 18 mois... entraînant avec lui plusieurs effets sur l'économie mondiale. Mais au delà des aspects purement macro-économiques, la chute des tarifs a également quelques effets positifs.

Avec Philippe  
Crevel

### **Atlantico : Le baril de pétrole est récemment descendu jusqu'à son prix le plus bas depuis 2004. Globalement, à qui profitent ces tarifs si bas ?**

**Philippe Crevel** : Très clairement, le consommateur est le premier bénéficiaire de cette situation. C'est notamment le cas en raison de la baisse des prix de l'énergie : pour un consommateur français lambda, cela représente environ 1000 euros d'économie sur un an, du fait de la baisse du prix du pétrole. C'est loin d'être anodin. Par ailleurs, en 2015, c'était l'une des raisons de la reprise de la consommation – hors énergie.

L'Etat, en revanche, bénéficie assez peu de cette situation. Et pour cause : les recettes issues de la TVA sur l'énergie ont, nécessairement, diminué. A l'inverse, la TIPP – qui est un droit fixe – n'accuse pas de perte. Sur cette situation seule, l'Etat n'est donc pas gagnant. Néanmoins, il gagne sur la reprise de la consommation. A ce niveau, il récupère ce qu'il a perdu d'un autre côté. In fine, cette situation est globalement neutre, voire positive pour l'acteur étatique... Rappelons qu'en 2015, la baisse du pétrole génère 0.4 points de croissance. Immédiatement, cela génère également plus de revenus, plus de consommation et, par conséquent, plus d'impôts.

La France est, désormais, un pays assez faiblement industrialisé. Globalement, nous bénéficions donc moins de la chute des tarifs que ne le fait l'Allemagne, à titre d'exemple, puisque nous consommons moins d'énergie. Tout un pan de l'industrie automobile est déjà partie. C'est également vrai pour le secteur de la chimie. La société française est, aujourd'hui, avant tout une société de service. Et cette désindustrialisation qui a cours en France implique que, même si nous tirons des avantages de la chute des tarifs, nous en tirons moins que ce n'était le cas entre 86 et 88.

### **Sur les tarifs de l'essence, qui est avantagé ?**

Il n'y a pas de doutes là-dessus : les plus avantagés sont, bien sûr, ceux qui roulent beaucoup. Quelqu'un susceptible de rouler 30 à 40 000 kilomètres par an économisera entre 400 et 500 euros par rapport à quelqu'un qui n'a pas de voiture et qui est contraint d'utiliser les transports en communs. Quiconque utilise son véhicule fréquemment bénéficiera d'un allègement de sa facture de pétrole et d'essence.

---

Autre avantage : celui qui se chauffe au fioul. Là aussi, les prix ont fortement baissé et, de facto, les Français qui se chauffent au fioul économiseront entre 500 et 600 euros sur une cuve. A l'inverse, ceux qui dépendent de l'électricité pour se chauffer ne bénéficieront pas d'une réduction, puisque la production de cette dernière est basée à 75% par le nucléaire. Il va de soi, donc, que son tarif ne soit pas impacté par la baisse des prix du pétrole. Le consommateur qui gagnera le plus de cette baisse des tarifs est donc celui qui roule beaucoup et qui se chauffe au fioul.

Des sociétés comme la SNCF, en revanche, peuvent se retrouver dans des situations plus complexes en raison de la chute des tarifs du pétrole. Ces entreprises qui marchent essentiellement à l'électricité ne bénéficieront d'aucun gain en matière de compétitivité quand d'autres, comme BlaBlaCar, profiteront de la baisse des tarifs.

### **Dans le secteur de l'aviation de ligne qui est avantage ?**

Il va de soi que la baisse des prix du pétrole n'est pas représentée à l'exact identique en matière de baisse des prix. Les compagnies d'aviation en sont d'ailleurs le meilleur exemple : elles n'ont pas répercuté l'ensemble des baisses sur le prix des billets, en raison – notamment – de la difficulté économique du secteur. On connaît les problèmes d'Air France qui, particulièrement sur ses vols intérieurs, n'a pas du tout baissé le prix de ses billets. A l'inverse, la compagnie a préféré reconstituer ses marges. C'est en raison de cela qu'Air France a pu dégager des bénéfices sur l'année 2015. Ici, c'est avant tout l'entreprise – et non le consommateur – qui bénéficie de la situation. Néanmoins, le consommateur bénéficie de la concurrence plus forte sur le prix des très long-courriers. Elle est plus forte dans ce domaine et se ressent sur le prix du billet.

Si la baisse du prix du pétrole était reflétée correctement, la baisse du prix du billet devrait s'élever de 10 à 15%, en matière d'aviation. Sur l'essence, on pourrait s'attendre à une baisse de 5 à 10% supplémentaires. Fondamentalement, dans le secteur de l'aviation, les grands gagnants sont les low-costs, capables de répercuter cette baisse sur le prix de leurs billets. L'effet prix est d'autant plus fort que le kérosène est un carburant qui n'est pas taxé.

### **Dans les secteurs des biens manufacturés qui est avantage ?**

Dans les domaines de la plasturgie, de la sidérurgie, de la chimie et du pneumatique, on constate un effet réel. La composante énergie représente une part importante des coûts, en général entre 20% et 30%. Quand le prix du pétrole ne s'élève qu'à 30 dollars, comme aujourd'hui contre 120 dollars il y a quelques années, la division de la facture énergétique (par 3) a un impact très fort. La compétitivité des produits "made in France" s'en retrouve logiquement améliorée (même si c'est valable également pour nos concurrents).

Ces secteurs sont économiquement difficiles et, ici aussi, l'attitude générale des entreprises tend plutôt vers la reconstruction de marges que vers la baisse des prix. Il est important de souligner que les marges françaises étaient très faibles... et ces entreprises ont profité tant de la baisse des prix du pétrole que de la dépréciation de l'euro pour tenter de les rebâtir.