

Réponse à l'article de P.H. EMANGARD

par Pierre MERLIN

Ingénieur général des Ponts et Chaussées

En lisant cet article, avant de connaître le nom de son auteur, j'ai été vraiment très heureux de constater qu'une personne s'intéressait efficacement à ce problème et venait enfin apporter de nouvelles informations et de nouvelles réflexions sur cette question, fort importante, de l'élasticité de la consommation de carburants routiers par rapport aux prix.

Dans le passé, des polémiques assez vives se sont souvent instaurées entre ceux qui affirmaient une influence assez forte du prix des carburants routiers sur le niveau de la consommation, et ceux qui au contraire prétendaient qu'il n'avait aucune influence. Cet article

montre de façon fort pertinente, et très utile, que l'influence existe, et qu'elle est assez forte. Il le montre dans des conditions très intéressantes, parce que l'auteur a su prendre comme base du prix des carburants le prix réel compte tenu du niveau général des prix, et a aussi examiné le prix réel en durée de travail nécessaire pour acheter un litre de carburant. La distinction entre supercarburant et essence ordinaire a également permis d'affiner les corrélations. Par ailleurs, l'auteur apporte des réflexions fort intéressantes sur le comportement des Français devant leur chère automobile et l'évolution des prix des carburants.

Je n'ai donc rien à ajouter sur le déroulement du raisonnement, ni sur ses conclusions, mais je voudrais tout de même faire à l'auteur une suggestion.⁽¹⁾ En effet, dans les graphiques 8 et 9 et au paragraphe 5 de la première partie, l'auteur présente et commente des courbes qui donnent la variation de la consommation de supercarburant de 1971 à 1980 en fonction du prix réel en francs constants, et la courbe analogue pour l'essence ordinaire. L'allure des courbes est bizarre, comporte plusieurs volumes différents de consommation pour le même prix en francs constants ; et l'auteur se demande, sans résoudre le problème, si ces différences ne proviennent pas de la forte augmentation du parc automobile d'une année à l'autre.

Je pense qu'effectivement telle est bien la raison de l'allure assez bizarre de ces courbes, et qu'un nouvel article devrait reprendre le problème, en prenant comme fonction qui varie selon le prix réel du carburant en francs

(1) NDLR : Dans la version finale de son article, l'auteur s'est efforcé de tenir compte de cette observation.

constants le volume moyen de consommation par voiture existante, et non plus le volume total de consommation. En effet, une augmentation du prix réel du carburant tend, à mon avis, à diminuer la propension de l'automobiliste moyen à utiliser sa voiture, mais ne réduit pas la tendance générale des ménages français à augmenter leur degré de motorisation.

Enfin, je voudrais profiter de cette courte note pour donner mon avis sur le problème posé par l'auteur à la fin de son article. Il se demande si, dans le cas où la situation du marché du pétrole exigerait une diminution de consommation, il faudrait souhaiter une évolution progressive ou une hausse brutale. Naturellement, nous ne sommes pas maîtres des évènements en la matière. Ceci dit, si l'on tient surtout à conduire les usagers vers une diminution de leur consommation, il est probable qu'une hausse brutale aurait des effets plus efficaces. Mais je ne pense pas qu'elle soit souhaitable, car une telle secousse pourrait effectivement avoir, comme le suggère l'auteur, des effets sociaux assez dangereux et même imprévisibles. Par contre, l'histoire des neuf dernières années montre l'étonnante capacité d'adaptation des Français à des situations nouvelles lorsque les évolutions sont progressives ; je pense en particulier au triplement en francs constants du prix du fuel domestique depuis 1973. Je souhaite donc que les évolutions futures en matière de prix réel des carburants soient progressives, afin que l'effort des scientifiques, des constructeurs et des usagers permette une adaptation sans douleur aux circonstances nouvelles.