



## ÉNERGIES ANALYSE

# Ristourne sur l'essence : une mesure socialement injuste

Les députés ont adopté le second volet de mesures en faveur du pouvoir d'achat. Une ristourne de 0,30 centime d'euro par litre d'essence a été votée. Seulement, disent les économistes, cette mesure indifférenciée n'aide pas les ménages les plus pauvres contraints d'utiliser leur voiture.

**Faïza Zerouala**

27 juillet 2022 à 11h28

---

Le problème se pose pour le gouvernement depuis des semaines. La hausse de la facture de carburant tourmente les finances des ménages les plus dépendants à la voiture. Comment aider les plus modestes à faire face à la flambée des prix à la pompe ? Une première réponse a été apportée par le gouvernement dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances rectificative (PLFR), censé parer à l'inflation d'ici à la fin 2022, adopté dans la nuit de mardi à mercredi à l'Assemblée nationale avant son examen au Sénat.



Dans une station d'essence à Paris en juin 2022. © Myriam Tirler / Hans Lucas / Hans Lucas via AFP

À la suite d'une négociation avec les députés LR, la « ristourne » de 18 centimes d'euro par litre accordée aux automobilistes va être augmentée pour passer à 30 centimes en septembre et en octobre 2022, ramenant le litre de carburant à la pompe autour de la barre symbolique de 1,50 euro dans certaines stations-service.

Mais difficile de comprendre comment cette mesure est censée aider les plus pauvres, frappés de plein fouet par la hausse du prix de l'essence. Le Conseil d'analyse économique (CAE), groupe de réflexion qui conseille la première ministre, vient de sortir une note sur le sujet, le 21 juillet.

En s'appuyant sur l'étude de 300 000 comptes bancaires, jusqu'à la fin du mois de juin, elle révèle que la crise énergétique touche – et c'est une évidence – les plus modestes. Sur la situation générale, le tableau se veut rassurant, ou moins catastrophique qu'attendu.

### **Les plus aisés consomment le plus d'essence**

Les quatre auteur·es – Étienne Fize, Philippe Martin, Hélène Paris et Marion Rault – écrivent : « *Nous ne voyons pas à ce stade de dégradation très forte et généralisée de la situation financière des ménages du fait de la crise énergétique et du retour de*

*l'inflation. Nous ne constatons pas en particulier d'augmentation récente de la part des ménages avec un compte courant négatif, même pour les ménages les plus modestes. »*

Seulement, pour faire face, ces derniers ont dû toucher à leur surcroît d'épargne (déjà faible) cumulé pendant la crise sanitaire et doivent se serrer la ceinture, en sacrifiant un peu chaque poste de dépense. Contrairement aux plus aisés qui conservent cet argent mis de côté.

Les auteurs de l'étude proposent également un focus sur la consommation d'essence, confirmant des intuitions. *« Ce sont les plus aisés qui consomment le plus. Cependant, la part de ces dépenses dans leur consommation totale est beaucoup plus faible, par construction puisqu'ils disposent d'un budget plus élevé. »*

Ils expliquent même que cette ristourne de 0,18 centime, bientôt 0,30 centime, est une mesure *« régressive »* qui favorise les plus aisés. Les économistes calculent qu'elle a bénéficié, en euros, *« davantage aux ménages les plus aisés, la subvention étant multipliée par deux entre les ménages du dixième décile et ceux du premier décile : environ 18,50 euros contre 9,50 euros »*.

L'économiste Philippe Martin, président délégué du Conseil d'analyse économique, doyen de l'école d'Affaires publiques de Sciences Po et coauteur de l'étude, confirme que les 10 % des ménages les plus modestes dépensent deux fois moins d'essence que les 10 % les plus riches. Ces derniers dépensent environ 200 euros par mois pour le carburant et les 10 % les plus pauvres, 100 euros. Et que, dès lors, la mesure du gouvernement n'est *« ni efficace, ni équitable »*.

Philippe Martin pointe aussi les messages contradictoires et brouillés envoyés par les différentes forces politiques. La droite, jamais avare de leçons d'orthodoxie budgétaire, qui vote des mesures coûteuses ; la gauche qui soutient les mesures sur l'essence favorisant de fait les plus riches.

Même chose pour le vote d'une aide financière pour les foyers se chauffant au fioul, à la suite d'un amendement des Républicains : il considère que c'est une mesure *« délirante du point de vue de la souveraineté énergétique, en termes climatiques évidemment et même à long terme pour ces ménages »*.

Philippe Martin souligne encore l'*« hétérogénéité »* des comportements face à la consommation de carburant chez les ménages. *« Donc il faut faire attention à prendre en compte tous les différents facteurs au sens où la question de l'essence se pose très différemment selon les situations et pas seulement en matière de classe sociale ou de revenus. »*

Le CAE dresse le profil des ménages particulièrement dépendants de l'essence (plus de

8 % de leur consommation totale) et financièrement contraints. Ils possèdent des revenus et des patrimoines financiers plus bas que la moyenne. Ils sont plus souvent que la moyenne ouvriers et employés ; ruraux et périurbains ; jeunes, célibataires et avec moins, voire pas d'enfants. Sans compter qu'ils ne disposent d'aucune marge de manœuvre puisqu'ils peuvent difficilement renoncer à leur voiture.

De son côté, Jean-Charles Hourcade, économiste et directeur de recherche au Centre international de recherche sur l'environnement et le développement (Cired), explique que dans les faits, en matière de pouvoir d'achat, *« ce sont bien les “non riches” qui bénéficient le plus de la mesure tout simplement parce que la part de l'énergie dans leur budget est nettement supérieure »*.

Le directeur de recherche au Cired appelle à surtout considérer la situation dans sa globalité et ne pas se concentrer seulement sur un axe riche/pauvre pour l'appréhender.

Il développe : *« Les plus pauvres sont en réalité les moins touchés par la hausse des prix de l'essence puisqu'ils n'ont pas de voiture. Les plus pénalisés, en termes d'impact sur leur niveau de vie, sont la frange supérieure des couches défavorisées, la classe moyenne basse et ceux qui, dans la classe moyenne, sont contraints d'utiliser leur véhicule pour se déplacer parce que vivant dans les campagnes et en milieu suburbain. Il y donc aussi un véritable problème spatial. »*

« La seule solution, sur le papier, serait de faire des baisses différenciées en fonction du revenu. »

Jean-Charles Hourcade, économiste

Il considère qu'il reste difficile pour un gouvernement de prendre des mesures plus systémiques car *« l'ambiance politique »* ne le permet pas. Pour lui, maintenir ces baisses de prix relève de *« quelque chose de symbolique »*. Mais ce choix reste motivé à ses yeux par la peur d'une révolte sociale. En effet, le mouvement des « gilets jaunes » avait démarré en 2018 par une protestation, entre autres, contre la hausse du prix du carburant.

### **Un aide au prorata des revenus serait plus juste**

En réalité, le gouvernement plaide en faveur du remplacement de cette réduction par une nouvelle indemnité carburant, réservée à celles et ceux qui sont obligé-es d'utiliser leur voiture pour aller travailler et versée sous condition de revenus. 11 millions de foyers devaient être concernés. Faute d'accord, la ristourne a été retenue. Une forme de

*statu quo*, qui ne résout pas le problème sur le fond.

L'économiste Philippe Martin se désole ainsi que l'option ristourne, poussée par LR, ait été privilégiée. Il était favorable à l'idée du gouvernement d'aider les conductrices et conducteurs au prorata de leurs revenus et de leurs dépenses d'essence pour raisons professionnelles déclarées aux impôts. *« Mettre en œuvre des mesures ciblées pour les ménages modestes et de classe moyenne était une bonne mesure car il faut protéger les ménages qui ne peuvent pas absorber le choc inflationniste et surtout pour lesquels il n'y a pas de substitution à la voiture. »*

Il soutient que *« la position initiale du gouvernement était plutôt la bonne »*, car cela évite *« de sortir le chéquier à chaque fois et au moins une partie du coût de la mesure aurait pu être utilisée pour faire de l'investissement intelligent dans les énergies renouvelables ou dans la rénovation thermique »*.

Jean-Charles Hourcade poursuit : *« Les députés ont pris une mesure qui est une prise de risque minimale mais qui ne résout pas le problème. Surtout que le choc pétrolier que nous allons subir cet hiver va être bien pire que ce qu'on a aujourd'hui. »*

L'économiste maintient que la taxe carbone, idée abandonnée en 2010, serait une bonne option. Mais en réalité, *« la seule solution, sur le papier, serait de faire des baisses différenciées en fonction du revenu mais on voit mal les gens venir à la pompe à essence avec leur relevé d'impôt »*.

Pour le faire *« de manière réalisable »*, explique encore Jean-Charles Hourcade, il faudrait intégrer *« un abattement de 5 000 km ou 10 000 km par an sur les impôts perçus en fonction de la zone d'habitation des personnes concernées pour intégrer les déplacements contraints. Cet abattement serait déduit de leur feuille d'impôt et les non imposés pourraient recevoir un chèque. »*

Mais pour cela, il faudrait surtout que cela soit facile à calculer pour ne pas trop compliquer la tâche des PME et ne pas les noyer dans l'administratif.

Mettre en place cette mesure aurait un autre avantage : *« Cela permettrait de travailler sur une des causes de l'expansion urbaine, l'allongement des trajets domicile travail liés à quarante ans de dislocation entre lieux d'habitation, lieux de travail et lieux de loisir qui est un des facteurs structurels de hausse de la dépendance à la voiture. »*

*In fine*, Jean-Charles Hourcade se veut réaliste et considère qu'on ne pourra pas régler les problèmes de justice sociale à travers la tarification de l'essence. La vraie manière serait de réduire les écarts de revenus et *« d'avoir des bas revenus suffisamment élevés pour couvrir les besoins de base sans trop de crainte »*.

## Faïza Zerouala

---

**Directeur de la publication :** Edwy Plenel

**Direction éditoriale :** Stéphane Alliès et Carine Fouteau

**Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).**

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

RCS Paris 500 631 932.

Numéro de CPPAP : 1224Y90071

N° ISSN : 2100-0735

Conseil d'administration : Fabrice Arfi, Jean-René Boisdrion, Carine Fouteau, Edwy Plenel, Sébastien Sassolas, James Sicard, Marie-Hélène Smiéjan.

Actionnaires directs et indirects : Société pour l'Indépendance de Mediapart, Fonds pour une Presse Libre, Association pour le droit de savoir

**Rédaction et administration :** 127 avenue Ledru-Rollin, 75011 Paris

**Courriel :** [contact@mediapart.fr](mailto:contact@mediapart.fr)

**Téléphone :** + 33 (0) 1 44 68 99 08

**Propriétaire, éditeur, imprimeur :** Société Editrice de Mediapart

**Abonnement :** pour toute information, question ou conseil, le service abonnés de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse :

[serviceabonnement@mediapart.fr](mailto:serviceabonnement@mediapart.fr) ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 11 place Charles de Gaulle 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 127 avenue Ledru-Rollin, 75011 Paris.