



NOTE ESSENCE

par Hugo Spring-Ragain, analyste au Millénaire



Depuis plusieurs mois, l'envolée du prix des carburants frappe de plein fouet le pouvoir d'achat des ménages français. Avant même la guerre en Ukraine, le prix du baril avait atteint des sommets historiques. Cette hausse vertigineuse se répercute très rapidement en station-service transformant le plein des Français en épreuve. Un Français moyen doté d'un véhicule ayant un réservoir d'une capacité de 45 litres aura vu son plein passer de 65 euros et 11 centimes le 31 août 2021 à 92 euros et 97 centimes le 8 mars 2022. Cette augmentation d'environ 30% doit dès lors nous faire réfléchir sur nos choix géopolitiques en matière d'importations de carburants, nos modes de consommation mais aussi notre taxation.

I/ UN CONTEXTE FAVORABLE A UNE ENVOLEE DES PRIX

A) UN ENCHAINEMENT DE CRISES DEPUIS 1973

L'augmentation ininterrompue du prix de pétrole n'est pas sans rappeler les chocs pétroliers de 1973 et de 1979. Cette époque aura vu la France des trente glorieuse se rendre compte de sa forte dépendance vis-à-vis des pays exportateurs de pétrole et plus précisément les pays du Moyen-Orient. La situation ukrainienne peut facilement rappeler les chocs pétroliers car ces trois moments de l'histoire sont tous reliés à des guerres : la guerre du Kippour pour le choc de 1973, la guerre civile iranienne et la révolution islamique pour le choc de 1979 et la guerre en Ukraine pour la flambée actuelle.

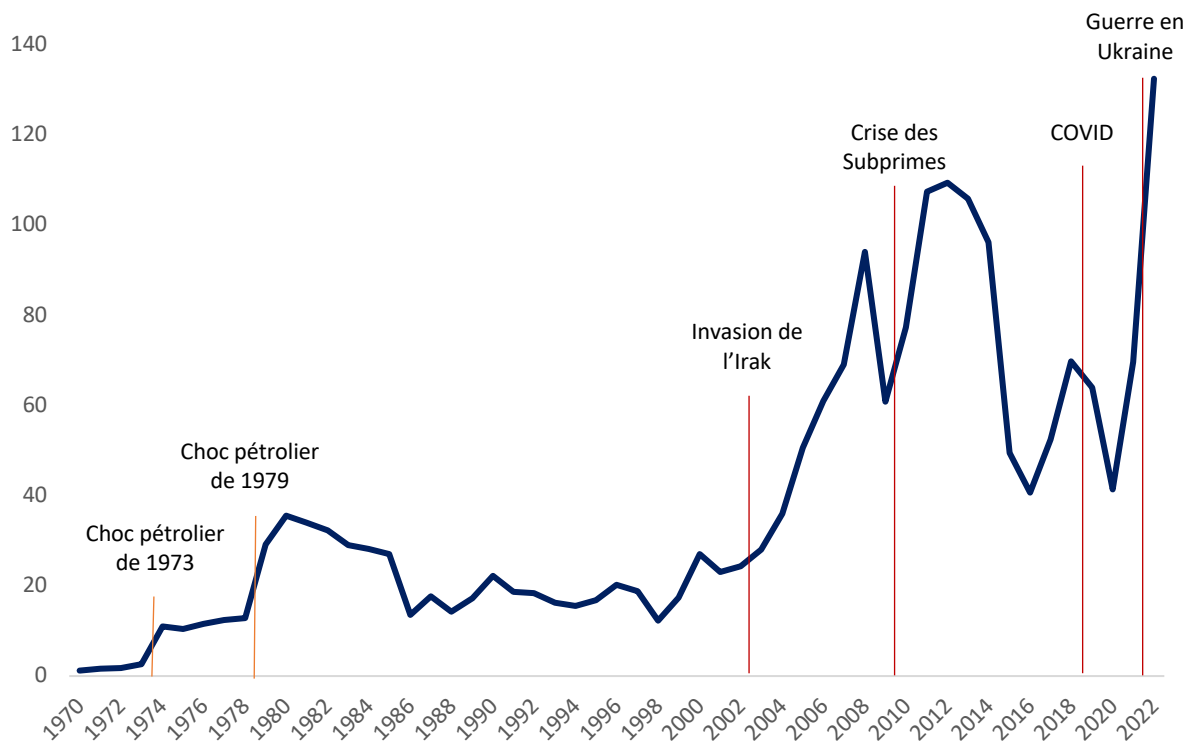


Figure 1 - Evolution du prix du baril (en US Dollar) depuis 1970 - Source : Statista / INSEE

La figure 1 met en lumière la hausse des prix induites par les deux chocs pétroliers de 1973 et 1979. Comme on peut le distinguer sur la courbe, à la suite des crises pétrolières trois autres événements majeurs bouleverseront le cours du baril. Ainsi la guerre d'Irak, la crise des Subprimes et –dans une autre mesure – la guerre en Ukraine combinée à la crise COVID créent trois nouvelles crises pétrolières de grandes importances sur les cours du baril.

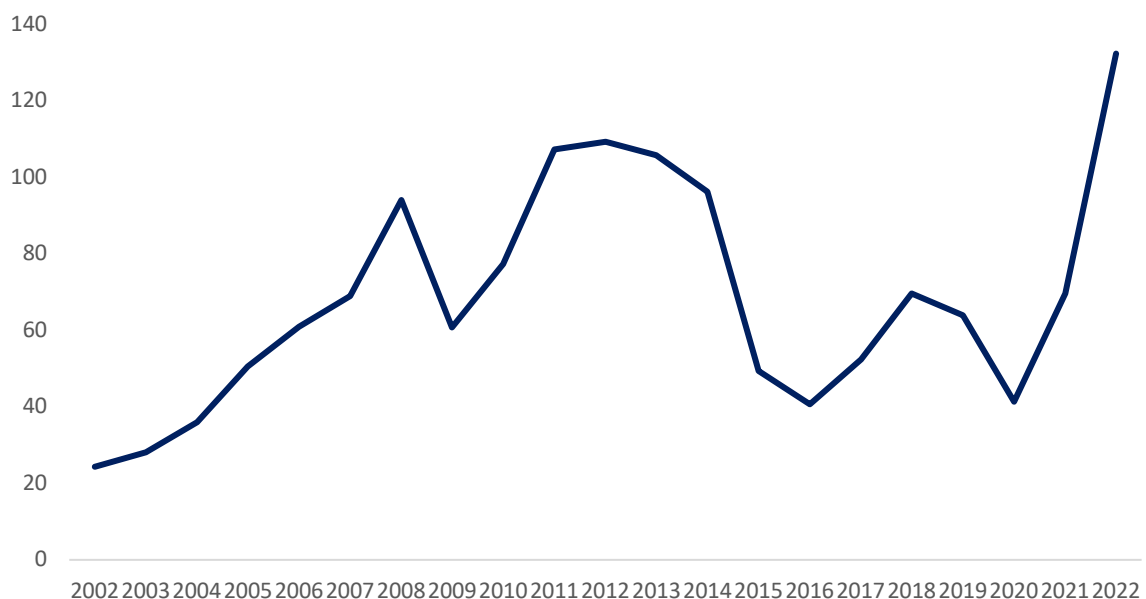


Figure 2 - Evolution du prix du baril (en US dollars) sur la période 2002/2022 - Source : Statista/INSEE

La figure 2 permet de visualiser le cours du baril uniquement sur la période 2002-2022 afin d'observer plus en détail les variations et les différentes crises dont nous parlions précédemment. Ainsi nous pouvons clairement observer la flambée des prix ininterrompue de 2002 à 2008 (+286%) provoquée par les effets de la guerre en Irak. Après une année de chute, la crise des Subprimes vapoussa les prix avec une hausse de 80 % entre 2009 et 2012. Cependant cette hausse a ensuite été suivie d'une chute du cours. Suite à cette période de baisse, 2020 a vu le COVID arriver dans le champs politique mais aussi sur les marchés financiers, le graphique le montre, 2020 a entraîné une récession importante du marché de par les nombreuses mesures de confinement mises en place dans différents pays ainsi qu'une récession particulièrement inédite. Cependant, la reprise économique arrivant, de nombreux pays reprirent leurs importations de pétrole alors que les pays de l'Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole (OPEP) n'augmentaient pas pour autant leur production de pétrole. Cette conjoncture entraîna alors un début d'inflation des prix de + 68 % de 2020 à 2021. Cette augmentation des prix s'est confirmé ensuite avec les sanctions diplomatiques prises contre la Russie dans le cadre de la guerre en Ukraine. Cette situation aura entraîné une augmentation des prix de + 90 % entre 2021 et 2022. Il est cependant à remettre en perspective la forte volatilité des prix du baril lors de ces dernières semaines, celui-ci pouvant passer de 140 à 110 dollars en peu de temps. Ainsi tel Michel-Edouard Leclerc, de nombreux observateurs anticipent une baisse du prix du baril sous peu. Les raisons à cette baisse annoncée seraient multiples, mais principalement lié à un prix de l'essence haut qui entraînerait une baisse de la demande liée aux besoins non-essentiels des classes les moins fortunées, et donc mécaniquement une baisse des prix. Sur le marché des scénarios de baisse ne sont pas à exclure notamment avec un réajustement de la consommation de pétrole, subissant un embargo des pays occidentaux, le pétrole russe serait acheté par la Chine en relai des pays européens, alors que les pays comme la France reprendraient l'augmentation de leurs importations en provenance d'autres pays déjà partenaires. De plus, l'OPEP réfléchit à une possible augmentation – certes modeste – de sa production mais celle-ci combinée aux leviers vus précédemment poussera aussi le prix à la baisse.

Cependant, l'évolution de fiscalité n'est pas la raison première de la soudaine augmentation du prix du diesel lors de cette crise. En effet, la guerre en Ukraine a mis en lumière la forte dépendance européenne et plus particulièrement française par rapport à la Russie sur l'approvisionnement en diesel. Comme nous le voyons, s'il est possible pour les pays européens de se tourner vers d'autres partenaires pour leurs importations de pétrole brut, la situation est très différente pour le diesel. D'après ICIS, la Russie était l'année dernière le premier partenaire européen pour le diesel à hauteur de 54% des importations européennes. Cette dépendance se traduit donc en cette période de crise par des stocks au plus bas avec, dans des pays comme la France, un parc automobile diesel bien plus important que la moyenne mondiale. Cette conjoncture est la principale raison de l'envolée du prix (20% dans certains cas) du diesel ces derniers mois créant de fait une recherche d'autres partenaires pour combler les difficultés d'approvisionnement faisant directement augmenter le coût à l'import et donc le coût final pour le consommateur.

B) UN TROISIEME CHOC PETROLIER EN 2022

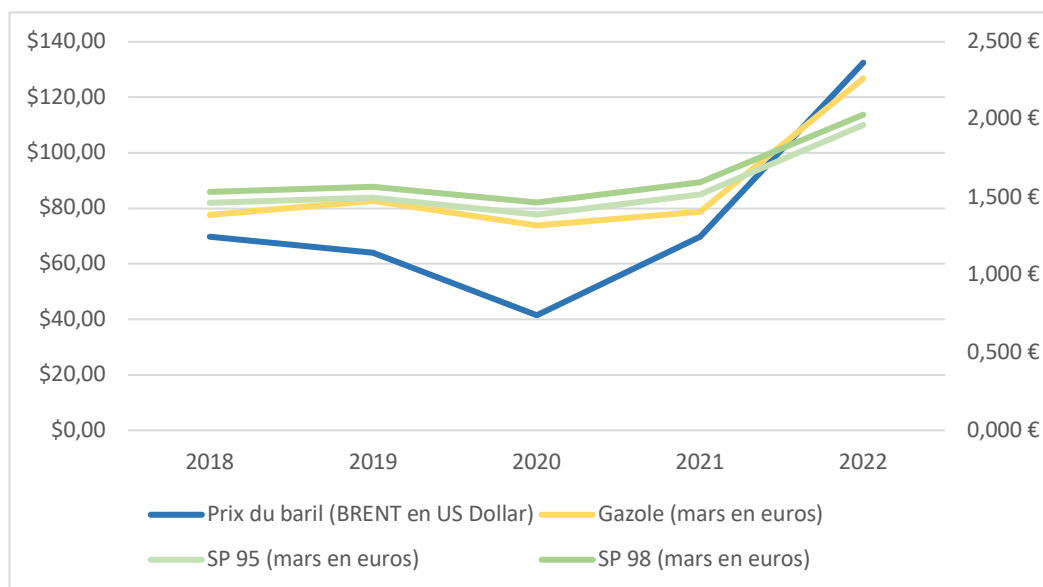


Figure 3 - Évolutions des prix du baril (en US Dollars), du gazole, du SP 95 et du SP 98 (en euros) sur la période 2018-2022 - Source : INSEE / Ministère de la transition écologique

Si nous nous concentrons sur la situation actuelle à partir de 2018, nous observons clairement ce phénomène, dans un premier temps la première vague de la crise COVID et ses mesures de confinement font baisser le cours

de 2019 à 2020 du fait d'une demande plus faible mais dans un second temps la relance s'accompagne d'une augmentation nette de 2020 à 2021.

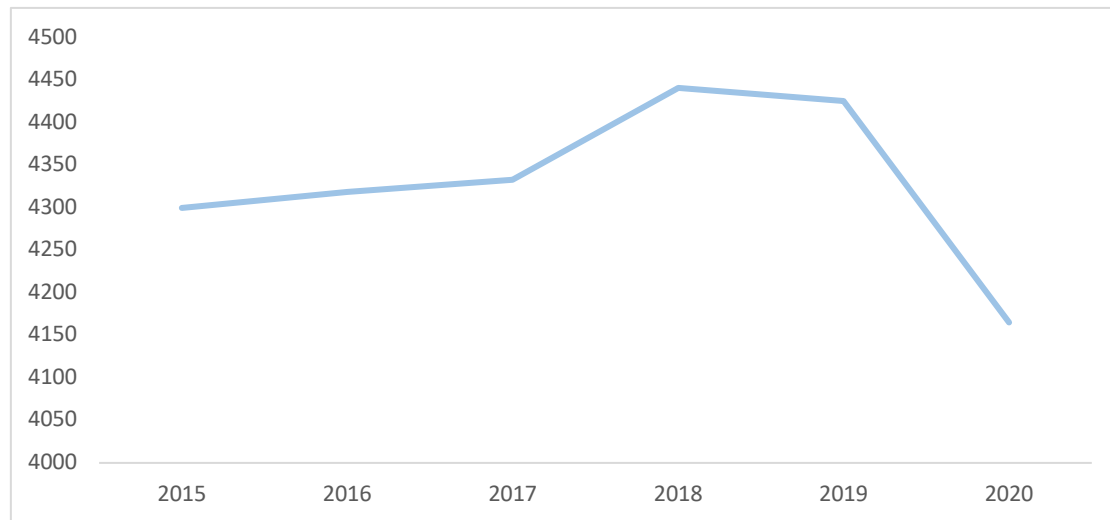


Figure 4 - Production mondiale de pétrole (en millions de tonnes par an) - Source : Statista / OPEP

Avec la crise sanitaire, le marché a fait face à une situation nouvelle, en effet la production a plutôt stagné entre 2018 et 2019 (-0,34 %) alors que la demande a fortement chuté (en 2020 la pandémie mondiale a mis à l'arrêt un grand nombre d'industries et d'usages quotidiens du pétrole, notamment à travers les mobilités). L'OPEP a réagi tardivement en baissant a posteriori sa production (-5,9 %) alors que les mesures de restriction contre la COVID-19 commençaient à disparaître petit à petit dans le monde. Cette inadéquation entre l'offre et la demande n'a pas manqué de faire grimper les prix (comparaison figure 3 et figure 4). Lorsque nous nous projetons sur la situation il est même imaginable que, sans la reprise de la production pétrolière à son point initial d'avant crise sanitaire, la période de guerre vécue actuellement ne permette pas un retour à la normale des prix.

La guerre en Ukraine et les sanctions contre la Russie peuvent faire craindre le pire quant à la montée des prix de l'essence pour les consommateurs. En effet, comme nous l'avons vu la production de l'OPEP n'est pas revenue entièrement à la normale, pourtant la demande reste forte et nos pays occidentaux restent relativement dépendants du pétrole Russe depuis les années 2000. C'est d'ailleurs à cause de cette dépendance que lors du choix des banques à exclure du système SWIFT, les banques russes liées au paiement des hydrocarbures furent épargnées pour ne pas bloquer totalement le marché du pétrole notamment.

Il est aussi à mentionner le désavantage périodique de l'euro face au dollar qui se renforce depuis peu faisant peser un désavantage important, notamment sur le pétrole, des pays importateurs devant transformer leurs euros en dollars.

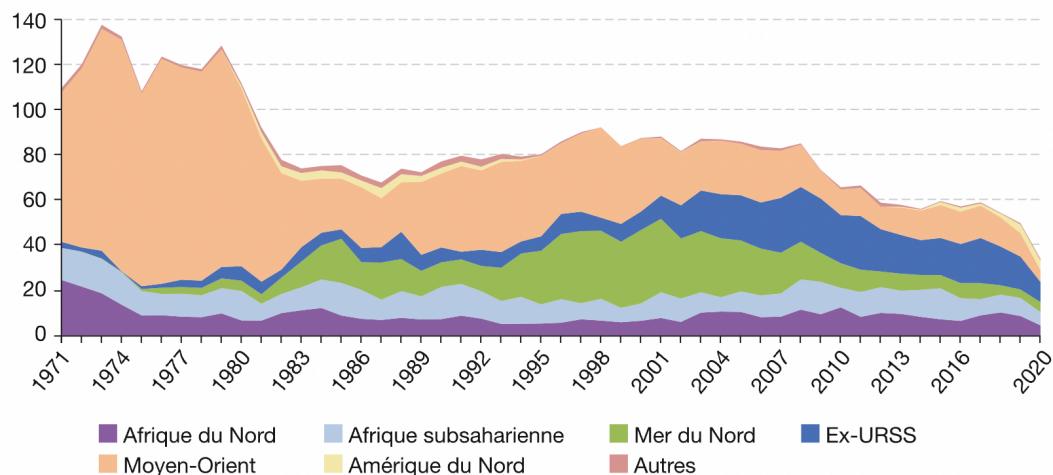


Figure 5 - Importations de pétrole brut par origines (en Mtep) - Source : Data Lab du Ministère de la Transition Écologique

La figure 5 permet de visualiser les dépendances de la France vis-à-vis des zones du monde où sont situés les exportateurs de pétroles. Ainsi on distingue clairement l'évolution du bloc de l'ex-URSS qui a pris une proportion importante depuis les années 2000. Cependant, la Russie n'est pas le premier exportateur de ce bloc. Le Kazakhstan représente en effet 16 % des importations françaises de pétrole contre 9,5 % pour le pétrole russe en 2021, en baisse depuis 2019.

La France n'est cependant pas la seule puissance dépendante du pétrole d'importation. Tous les pays d'Europe sont concernés par cette dépendance aux énergies extérieures dans leur globalité et en particulier au pétrole. Ainsi en 2018, Eurostat évaluait le taux de dépendance de l'Union Européenne sur les questions énergétiques à 55,7 %, ce taux était de 46,5 % en 2000. Les pays d'Europe semblent par conséquent particulièrement exposés aux variations du marché du pétrole.

II/ LE PETROLE, UN LEVIER FISCAL AU DETRIMENT DES FRANÇAIS

A) UN DECOUPAGE FISCAL PESANT LOURDEMENT SUR LE PRIX FINAL ET LE CONSOMMATEUR

Le prix de l'essence en France est connu pour être très fortement taxé et même comporter une TVA sur une taxe, le rendant injuste surtout très fortement gonflé.

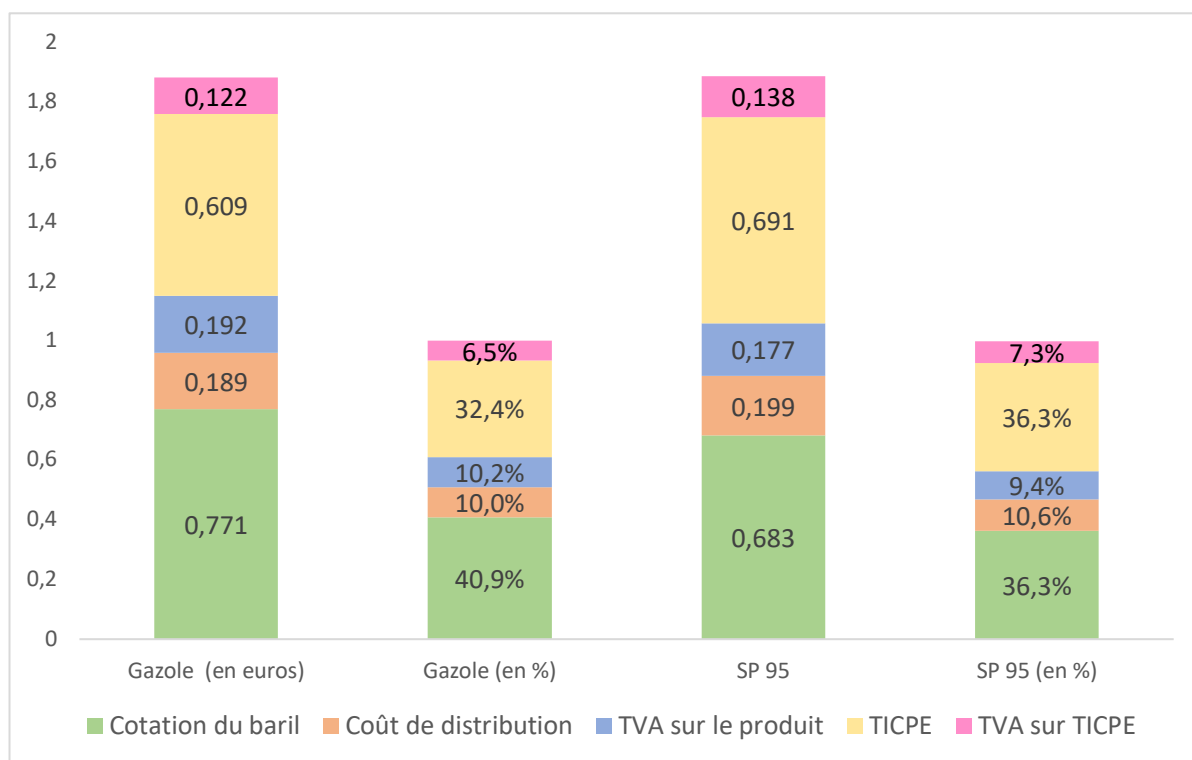


Figure 6 - Décomposition du prix du gazole et du SP 95 en France (en euros) - Sources : DGEC / Ministère de l'Économie

La figure 6 permet de visualiser une décomposition du prix d'un litre de Gazole à 1,89 euros et d'un litre de SP 95 à 1,88 euros hors Ile de France et Corse, ce découpage est effectué en centimes d'euros mais aussi en pourcentages pour faciliter la lecture. On distingue alors deux catégories financières importantes dans le prix d'un litre d'essence :

- Le prix issu de la cotation du baril

- La TICPE (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques)

S'il est évident que le prix du baril brut rentre en compte dans le prix final de l'essence, la TICPE est une notion plus floue. La TICPE est une taxe qui touche les produits énergétiques vendus et consommés en France. Cette taxe tire son existence de l'ancienne taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP). Cette taxe est directement liée à certaines prescriptions européennes comme la *directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003* et la *directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008* (les prescriptions européennes sont quant à elles transcrites dans le droit français dans l'*article 265 du code des douanes*). Cette taxe est une taxe indirecte que doit reverser le professionnel gérant la production, qui après la répercute sur le prix de vente final. Cette taxe est aussi une taxe régionale et trois taux différents s'appliquent que l'on soit en Ile de France, en Corse ou toute autre région.

L'autre catégorie faisant monter le prix est celle de la TVA. En effet, nous pouvons distinguer sur la figure 6, deux TVA distinctes, la TVA sur le produit et la TVA sur la TICPE. Concernant la taxe classique, le taux applicable à l'essence est de 20 % c'est-à-dire que le produit est taxé comme un bien dit « non-nécessaire » comme un séjour au camping. Une question sur la nécessité réelle de l'essence doit alors se poser, à l'heure où 81 % de la population française vit dans des zones urbaines selon la banque mondiale, la voiture reste le moyen de transport essentiel pour les Français. En effet selon Statista, 54 % des Français utilisaient leur voiture tous les jours ou presque en 2019. De plus, il est évident que zone urbaine ne veut pas forcément dire ville d'attraction d'emploi, et que ces zones urbaines peuvent donc nécessiter un déplacement maison – entreprise en voiture.

En plus de la taxe sur le produit, la taxe sur la TICPE interpelle. Si la taxe sur un produit semble être une notion assimilée pour tout client, une taxe sur une taxe semble quant à elle beaucoup plus abstraite. Il semble compliqué de faire accepter à un consommateur de faire payer une taxe concernant une taxe sur un produit déjà fortement taxé et où la majorité du prix bénéficie aux caisses de l'État.

De plus, les ménages français sont au cœur d'une exception sur le diesel. En effet, durant toute la période post-années 80, l'économie et la fiscalité française ont tout fait pour soutenir cette filière bien française lancée par PSA. Ainsi la fiscalité était à l'époque bien plus avantageuse sur les voitures diesel que sur les voitures essence, notamment sur la TVA et sur le bonus-malus des voitures de flotte d'entreprise. Cependant, le renforcement des normes européennes sur la santé publique mais aussi la hausse des productions de voitures essence et donc d'importation d'essence, entraînèrent des effets pervers pour les entreprises et les ménages possédant des voitures diesel. La France décida ensuite de remonter progressivement la fiscalité du diesel vers le niveau de l'essence créant un désavantage financier pour les ménages ne pouvant changer de voiture et subissant de plein fouet les augmentations fiscales.

Cependant, l'évolution de fiscalité n'est pas la raison première de la soudaine augmentation du prix du diesel lors de cette crise. En effet, la guerre en Ukraine a mis en lumière la forte dépendance européenne et plus particulièrement française par rapport à la Russie sur l'approvisionnement en diesel. Comme nous le voyons, s'il est possible pour les pays européens de se tourner vers d'autres partenaires pour leurs importations de pétrole brut, la situation est très différente pour le diesel. D'après ICIS, la Russie était l'année dernière le premier partenaire européen pour le diesel à hauteur de 54% des importations européennes. Cette dépendance se traduit donc en cette période de crise par des stocks au plus bas avec, dans des pays comme la France, un parc automobile diesel bien plus important que la moyenne mondiale. Cette conjoncture est la principale raison de l'envolée du prix (20% dans certains cas) du diesel ces derniers mois créant de fait une recherche d'autres partenaires pour combler les difficultés d'approvisionnement faisant directement augmenter le coût à l'import et donc le coût final pour le consommateur.

Lorsque l'on observe les impacts de la fiscalité et des complexités d'approvisionnement sur le diesel, nous distinguons alors un impact plus élevé sur les foyers ruraux, plus favorables à posséder des modèles de véhicules plus anciens selon AAA Data. Cette situation entraîne donc de fait une inégalité territoriale entre des français obligés de subir le marché très

hausser du diesel alors que la France des villes se tourne vers l'essence ou l'électrique.

B) LA FRANCE PARMIS LES PRIX A LA POMPE LES PLUS ELEVES EN EUROPE

Chez nos voisins aussi la hausse des prix ne passe pas inaperçue et les clients des stations-services critiquent la composition des prix.

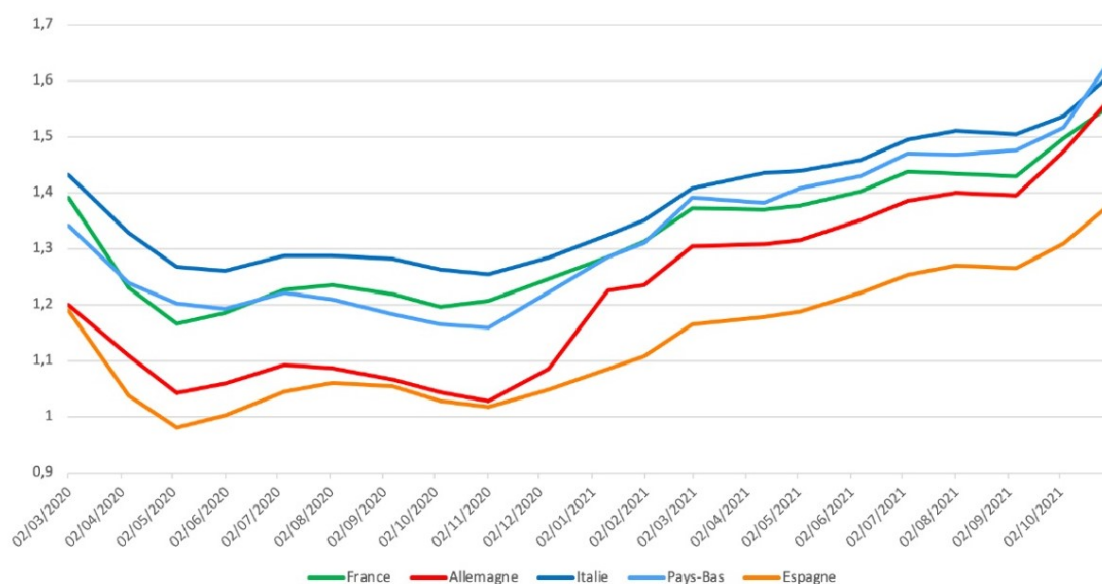


Figure 7 - Evolution des prix du Diesel en France, Allemagne, Italie, Pays-Bas, Espagne - Source : Daparto

Ainsi la figure 7 permet de mettre en avant les prix de l'essence dans les cinq pays que sont les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Italie, la France et l'Espagne. Nous distinguons donc que dans les prix l'Italie est le pays possédant le litre d'essence le plus cher suivi des Pays-Bas qui ont dépassé la France en février 2020. Ces prix très hauts sont expliqués par de fortes taxation, représentant selon Eurostat 68% du prix de l'essence aux Pays-Bas en 2018 et 65 % en Italie tout comme en Allemagne. Seule l'Espagne se détache de cette logique de forte taxation en affichant un taux de taxes à 55% du prix. Certaines taxes propres aux pays évoqués contribuent d'ailleurs à faire monter la grogne comme notre TICPE peut le faire, c'est le cas pour la fiscalité verte allemande gonflant le prix de l'essence de plusieurs centimes par litre (entre 6 et 8).

NOS PROPOSITIONS POUR RENDRE L'ESSENCE A PORTEE DE PRIX DU CONSOMMATEUR

INDEPENDANCE ENERGETIQUE ET OPPORTUNITES DES SANCTIONS AVEC LA RUSSIE

Une indépendance énergétique complète de l'Union européenne vis-à-vis de la Russie semble à l'heure actuelle une utopie sur les questions du pétrole et malgré des progrès dans le développement du nucléaire et des énergies renouvelables européennes.

Toutefois, les sanctions prises à l'égard de la Russie représentent non seulement un défi mis aussi une opportunité pour développer des partenariats commerciaux avec d'autres pays exportateurs de pétrole afin de créer de nouveaux liens diplomatiques et économiques. Déjà fortement dépendante vis-à-vis du Moyen-Orient et de son pétrole, il pourrait être favorable d'améliorer les relations commerciales avec cette partie du globe étant donné les besoins que les pays du Moyen-Orient peuvent avoir vis-à-vis des pays européens permettant de peser dans des négociations. De plus, un pays peu positionné tel que le Nigéria pourrait *in fine* devenir un important partenaire de l'Europe sur le long terme s'il parvient à surmonter ses défis internes (qualité et capacité des infrastructures, corruption...).

MESURES D'URGENCES

La France – et l'Union Européenne dans la globalité – sont dans la nécessité de mettre en place des mesures d'urgence pour lutter contre cette hausse des prix de l'essence amputant le budget des ménages les plus modestes. L'État n'ayant pas la main sur les prix du marché de l'essence, le gouvernement a pris des décisions ressemblant à des mesures coupe-feu le temps de laisser le marché se stabiliser et revenir à la baisse. Ainsi, Jean Castex a annoncé la mise en place du chèque inflation d'une hauteur de 100

euros visant à compenser la hausse du prix de l'essence. A la suite de la crise en Ukraine, Jean Castex a aussi annoncé une remise exceptionnelle de 15 à 18 centimes sur le litre d'essence pour les clients à la pompe. Cependant, il est à rappeler que ces mesures restent des mesures d'urgence et qu'elles ne sont pas - et ne doivent pas - se pérenniser pour le bien du marché. L'Etat doit alors piloter le coût du litre avec ses moyens de régulation, les taxes. Ainsi, deux solutions de pilotage des taxes peuvent être imaginées :

- Suppression de la TVA sur la TICPE. Comme nous l'avons déjà évoqué, il est relativement incompréhensible de taxer une taxe, cette suppression pourrait faire baisser le prix d'un litre de 5 à 10 %.
- Baisser la TVA sur le produit. Là encore comme évoqué, il est aberrant d'avoir un bien aussi nécessaire pour les Français taxé à 20 % soit comme un bien non-nécessaire. Une baisse à 10 % permettrait de préserver des recettes pour l'État tout en faisant baisser le prix du litre de 15 % environ, un réel gain de pouvoir d'achat pour les Français.

L'ouverture du défraiement à moitié des frais de transport routier des employés aux entreprises doit aussi être un objectif prioritaire dans cette sortie de crise de l'essence. En effet, cette possibilité de défraiement est en place pour les transports en commun mais aucun cadre n'est donné pour les transports en voiture. Cette ouverture de défraiement peut alors voir le jour pour les territoires possédant le moins de transports en commun et où les trajets entre zones d'attraction sont longs.



Le Millénaire est un groupe de réflexion spécialisé sur les questions de politiques publiques. Il porte un projet gaulliste, réformateur, disruptif et guidé par l'intérêt national. Il est composé d'une cinquantaine de contributeurs de divers horizons - cadres du privé, du public, chercheurs, chefs d'entreprises - et chacun expert dans son domaine.

Président : William THAY

Secrétaire générale : Marion PARISSET

Secrétaire général adjoint à la stratégie : Emeric GUISSET

Communication : communication@lemillenaire.org

Presse : presse@lemillenaire.org

Et pour suivre toutes les actualités du Millénaire :

<http://lemillenaire.org>



***Mentions légales :** L'ensemble de ce rapport relève de la législation française et internationale sur le droit d'auteur et de la propriété intellectuelle. Tous les droits de la reproduction sont réservés à l'association « Le Millénaire », la reproduction de tout ou partie de ce rapport sur quelque support que ce soit est formellement interdite sauf autorisation expresse du Président de l'association.*