



AIDES SUR LE CARBURANT : POUR UN QUOI QU'IL EN COÛTE

Par Matthieu HOCQUE, Secrétaire Général Adjoint du Millénaire



AVANT-PROPOS

Depuis plusieurs mois, l'envolée des prix du carburant invite à reconsidérer le carburant, non plus comme une variable d'ajustement de la politique écologique, mais comme une ressource stratégique. Depuis les années 1980 et plus particulièrement depuis le quinquennat de François Hollande, la gestion du carburant souffre en France de carences liées à de mauvais choix des décideurs publics, sur la stratégie d'importation, le modèle économique ou encore la taxation.

Le 27 octobre, le gouvernement d'Elisabeth Borne annonçait un « quoi qu'il en coûte énergétique » de 12 milliards d'euros pour contenir les prix de l'énergie alors que l'inflation s'établit à hauteur de +5,8% selon l'Insee. Ces nouvelles dépenses s'ajoutaient au plan contre l'inflation qui avait débloqué cet été 20 milliards d'euros, alors que la Cour des Comptes alerte sur la politique dépensière du gouvernement. Ce dispositif comportait trois volets, à savoir :

- un « amortisseur électricité » qui prend en charge une partie de la facture d'électricité pour les TPE, PME, associations, collectivités territoriales et établissements publics qui ne bénéficient pas du bouclier tarifaire ;
- un « guichet simplifié des aides » qui cible depuis le 15 novembre les ETI et grandes entreprises en fonction de leurs situations financières ;
- une prolongation en 2023 du « filet de sécurité » pour les collectivités territoriales.

Les prix de l'électricité comme les prix du carburant pourraient créer les conditions d'une crise sociale générale en parallèle de la réforme des retraites. En effet, il s'agit des deux facteurs de mobilisation sociale qui peuvent faire converger les luttes sectorielles portées par les différents syndicats et mouvements sociaux. De ce fait, le gouvernement entend avec ce dispositif éviter une crise sociale sur le modèle des Gilets jaunes, et cela « quoi qu'il en coûte ». En revanche, cette stratégie court-termiste souffre de deux écueils. D'une part, il ne s'agit pas d'une politique économique structurelle globale pour sortir de l'inflation. D'autre part, si le

gouvernement s'attache à résoudre la crise énergétique, sa stratégie est incomplète étant donné qu'il manque un « quoi qu'il en coûte » sur le carburant pour aider les Français et nos acteurs économiques à passer ce troisième choc pétrolier.

AVANT-PROPOS.....	2
<i>UNE CRISE SUR LES CARBURANTS MARQUÉE PAR UN TROISIÈME CHOC PÉTROLIER</i>	5
LES FACTEURS EXPLICATIFS DE LA CRISE SUR LES CARBURANTS	5
UN TROISIÈME CHOC PÉTROLIER : UNE EXPLOSION DES PRIX DU PÉTROLE	5
UN CYCLE D'INADÉQUATION ENTRE L'OFFRE ET LA DEMANDE À LA SUITE DU 3 ^e CHOC PÉTROLIER	6
COMPARAISON DES DISPOSITIFS DE LUTTE CONTRE LA CRISE SUR LES CARBURANTS	7
A L'INTÉRIEUR DE L'UNION EUROPÉENNE.....	7
A L'EXTÉRIEUR DE L'UNION EUROPÉENNE	8
<i>POURQUOI UN « QUOI QU'IL EN COUTE » SUR LE CARBURANT</i>	11
VOLET 1 : RECONDUIRE LE SOUTIEN AU POUVOIR D'ACHAT POUR NE PAS PÉNALISER LA France QUI TRAVAILLE	11
LA RISTOURNE SUR LE LITRE	12
VERS UNE SUPPRESSION DE LA TVA SUR LA TICPE.....	13
VOLET 2 : CONCILIER LIBERTÉ POUR LES ENTREPRISES QUI PRODUISENT DU CARBURANT AVEC PROTECTION POUR CELLES QUI LE CONSOMMENT	14
SÉCURISER LES INVESTISSEMENTS DE NOS CHAMPIONS NATIONAUX PÉTROLIERS EN CONTREPARTIE DE LA GESTION DE LEUR DIALOGUE SOCIAL	14
METTRE EN PLACE UN BOUCLIER TARIFAIRE SUR LE CARBURANT POUR LES PME-TPE	15
VOLET 3 : REDÉFINIR NOS ORIENTATIONS STRATÉGIQUES EN FONCTION DE NOS INTÉRÊTS NATIONAUX VITAUX	16
DIVERSIFIER LES APPROVISIONNEMENTS.....	16
ENVISAGER LA SORTIE DU MARCHÉ EUROPÉEN DU CARBONE	17
DAVANTAGE FAVORISER FISCALEMENT LA CONVERSION DU DIESEL.....	19
CONCLUSION.....	22

UNE CRISE SUR LES CARBURANTS MARQUÉE PAR UN TROISIÈME CHOC PÉTROLIER

LES FACTEURS EXPLICATIFS DE LA CRISE SUR LES CARBURANTS

UN TROISIÈME CHOC PÉTROLIER : UNE EXPLOSION DES PRIX DU PÉTROLE

La crise sanitaire et la guerre en Ukraine par le biais des quotas de production et des sanctions à l'égard de la Russie sont à l'origine d'une explosion du prix du pétrole, passant de 45 dollars le baril de Brent en janvier 2021 jusqu'à plus de 106 dollars en mai 2022, à 88 dollars fin janvier 2023. Ce troisième choc pétrolier résulte d'une décision des pays membres de l'OPEP de maintenir les quotas de production dans le cadre de l'accroissement de la demande mondiale portée par la reprise économique.

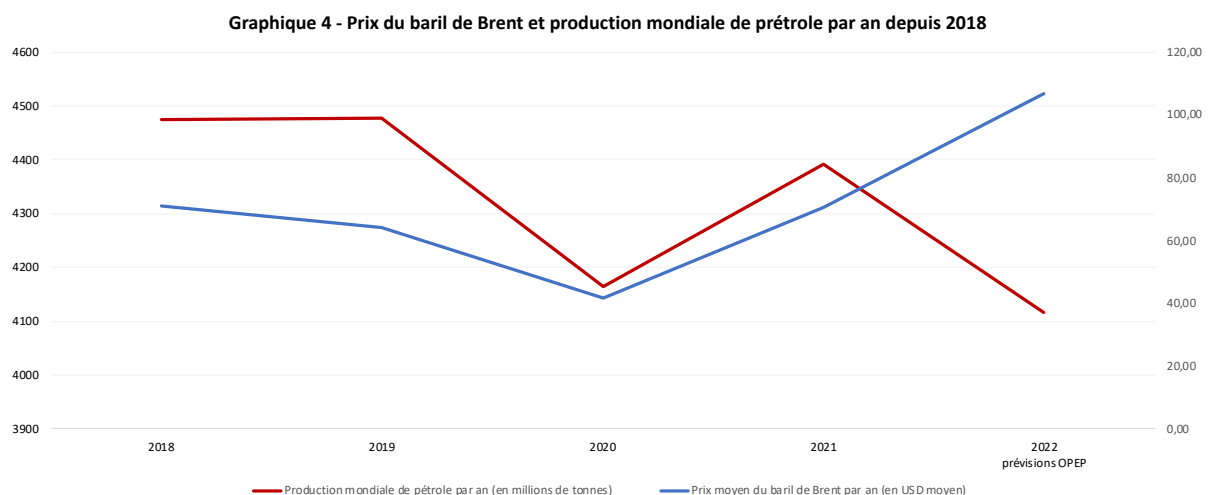
Ces crises ont ainsi amplifié ces carences excessives en mettant en lumière trois phénomènes. En premier lieu, les économies de service ayant délocalisé leur outil de production sont devenues incapables de produire certains biens de première nécessité. Sécuriser sa chaîne d'approvisionnement, y compris en carburant, est devenu vital. Pourtant, les corridors d'approvisionnement sont perturbés par les aléas géopolitiques et militaires dans un monde en proie à de nombreuses mutations (conflit entre la Chine et les États-Unis, retour de la guerre sur le Vieux-Continent ou encore réveil des nations empires). Deuxièmement, ces crises ont renforcé les États-nations qui ont joué un rôle de protection, au détriment des institutions internationales comme l'OMS ou régionales comme l'Union européenne et ses marchés technocratiques (marché de l'électricité, marché du carbone, etc.). Troisièmement, les « les premiers de corvée, que nos économies reconnaissent et rémunèrent si mal » (agents du service public et hospitaliers, routiers, chauffeurs, caissiers, métiers du social, etc.) ont

démontré leur importance dans le fonctionnement d'une nation, alors qu'il s'agit de ceux dont la demande de protection vis-à-vis de la mondialisation est la plus forte.

UN CYCLE D'INADÉQUATION ENTRE L'OFFRE ET LA DEMANDE À LA SUITE DU 3^e CHOC PÉTROLIER

La sortie de la crise sanitaire devait augurer un nouveau cycle économique marqué par une reprise. Toutefois, la guerre en Ukraine a freiné cette reprise en provoquant un choc d'offre sur le secteur énergétique tant sur les carburants par effet direct que sur l'électricité par effet indirect avec les règles européennes du marché européen de l'électricité.

Graphique 1 : Prix du baril de Brent et production mondiale de pétrole par depuis 2018



Sur le plan énergétique, l'évolution du cours du prix du pétrole depuis 2018 (cf. graphique 1) est marquée par la crise sanitaire, qui sur l'année 2020, fait effondrer le prix du pétrole en raison des restrictions sanitaires conduites par les États du monde entier. Ainsi, la baisse de la demande mondiale conduit indubitablement à une baisse de la production. Sauf que l'OPEP a réagi tardivement en baissant a posteriori sa production (-6,9% pour l'année 2020), alors que les restrictions sanitaires disparaissaient progressivement dès la fin de l'année. Ainsi, il s'agit du début d'un cycle pétrolier d'inadéquation entre l'offre et la demande. L'année 2021 est marquée par la

reprise économique liée à la sortie progressive de la crise sanitaire, et donc une demande mondiale de pétrole qui augmente fortement, mais une offre qui peine à répondre entièrement. Pour des raisons structurelles telles que le manque de renouvellement des gisements pétroliers et la baisse des investissements dans le secteur, l'offre de pétrole ne correspond pas aux besoins économiques exprimés par les pays du monde entier, ce qui entraîne une augmentation très forte des prix du pétrole (+69%) sur la période 2020-2021. Dans ce contexte haussier, les prix du pétrole s'envolent au cours du premier semestre 2022 avec la guerre en Ukraine. Cela conduit à un effet ciseau (cf. graphique 4) où la production n'étant adaptée à la demande, entraîne une explosion des prix. En effet, le prix du pétrole a progressé à nouveau de 51%. En somme, en l'espace d'un an et demi, le prix du pétrole a été multiplié par 2,5 pâtissant des sanctions occidentales sur le pétrole russe et d'un accroissement de la demande chinoise lié à la fin des restrictions sanitaires en Chine.

COMPARAISON DES DISPOSITIFS DE LUTTE CONTRE LA CRISE SUR LES CARBURANTS

A L'INTÉRIEUR DE L'UNION EUROPÉENNE

Comme souvent en matière économique, les États européens ont mis en œuvre des dispositifs nationaux aux philosophies radicalement différentes faisant apparaître une nette divergence entre les solutions des pays du Nord et du Sud.

Les pays du Nord, notamment l'Allemagne, ont privilégié la baisse des taxes et la concurrence entre les stations-services pour aider directement les ménages et les entreprises grâce à la situation budgétaire de l'État. Depuis juin 2022, le gouvernement allemand a conduit des baisses importantes de taxes par litre de carburant avec une diminution sur tout le territoire de l'ordre de 30 à 35 centimes par litre d'essence et de 15 centimes par litre de gazole. De ce fait, les prix du carburant en outre-Rhin sont structurellement inférieurs à 2€ le litre. Cette baisse indifférenciée du prix au litre présente

également l'avantage de mettre en concurrence les stations-services qui doivent s'aligner sur les standards du pays. Si cette aide directe bénéficie aux automobilistes allemands, les autorités allemandes ont également lancé l'abonnement de transport en commun à 9€ par mois. Les 7 millions d'Allemands qui ont acheté cet abonnement bénéficient d'un accès à tous les trains régionaux et les transports en commun (bus, tram, métro) de chaque ville.

Les pays d'Europe du Sud, à l'image de l'Espagne, de l'Italie ou encore du Portugal, présentent une philosophie radicalement différente qui se rapproche de la politique française. A titre d'exemple, l'Espagne a mis en place une subvention à la pompe de 20 centimes par litre d'essence (15 centimes pour l'État, 5 centimes pour le pétrolier). A cette subvention qui bénéficie à tous, s'ajoute une aide ponctuelle et ciblée de 200 euros à destination des ménages modestes. La philosophie entre les pays du Sud et du Nord diverge profondément sur les ressources qui financent ce paquet de mesures. Les pays du Sud ont mis en place une taxe sur les superprofits des énergéticiens et pétroliers, qui pour le cas espagnol devrait faire entrer 7 milliards d'euros en 2 ans dans les caisses de l'Etat. Enfin, l'Italie a mis en place une taxe assise sur les ventes via une modulation du taux de TVA, très critiquée, et dorénavant entre les mains des juges transalpins.

A L'EXTÉRIEUR DE L'UNION EUROPÉENNE

En dehors de l'Union européenne, les autres pays développés non producteurs de carburant ont également conduit des politiques différentes en fonction de leurs intérêts propres.

S'agissant des autres pays occidentaux de l'OCDE, notamment le Royaume-Uni et les États-Unis, ces derniers capitalisent sur leur production intérieure de carburant (pétrole en mer du Nord et gaz de schiste aux États-Unis). Pour autant, ce troisième choc pétrolier est tellement fort que leur seule production intérieure ne suffit plus. D'un côté, le Royaume-Uni, qui a opté pour une taxe sur l'extraction de pétrole et de gaz en mer du Nord, est en proie à des pénuries récurrentes alors que le pays dispose d'atouts

structurels pour ne pas l'être. C'est l'instabilité politique provoquée par le décès de la Reine et surtout par le mandat de Liz Truss qui a généré des comportements de consommation irrationnels dans tout le pays. Ainsi, l'industrie pétrolière nationale n'a pas su répondre à l'accroissement de la demande et c'est l'armée britannique qui soulage ponctuellement les chaînes d'approvisionnement. De l'autre côté aux États-Unis, les Américains sont confrontés à une explosion des prix du carburant qui a entaché l'image de Joe Biden. A cela, le président américain n'a pas conduit de politique structurelle et s'est contenté de menacer les compagnies pétrolières d'une taxe sur leurs superprofits pour les forcer à maintenir des prix acceptables pour les ménages. Pour autant, les prix de l'essence sont structurellement plus faibles aux États-Unis qu'en Europe (en moyenne entre 1,15 euro et 1,50 euro le litre) grâce au gaz de schiste et à la stratégie américaine de diversification et de sécurisation des approvisionnements dans le monde (Amérique latine, Moyen-Orient et Afrique).

S'agissant des pays est-asiatiques à l'exception de la Chine productrice de carburant, ces pays ont mené des politiques relativement proches du modèle allemand et nordique. En effet, au Japon, pays dépendant des importations de carburant, le nouveau Premier ministre Kishida Fumio a débloqué un plan d'aide pour lutter contre l'inflation du carburant et des matières premières qui porte sur deux volets. D'une part, il s'agit d'amortir le prix des carburants payé par les ménages et les entreprises en abaissant le prix du litre d'essence par la diminution des taxes au litre. Pour accroître la portée de cette mesure, le Japon a quintuplé à 25 yens le litre (environ 18 centimes d'euros) et a prolongé à plusieurs reprises le dispositif. D'autre part, le Japon couple à cette mesure, l'ajout d'une « clause de déclenchement ». Cette clause de déclenchement consiste à réduire fortement les taxes sur les carburants lorsque le prix de l'essence est supérieur à 160 yens le litre (soit environ 1,10 euro). L'objectif que se fixe le Japon est de garantir à sa population ainsi qu'à ses acteurs économiques un prix du carburant structurellement bas pour favoriser la relance économique du pays afin d'améliorer sa situation monétaire, puisque le cours du yen s'effondre vis-à-vis du dollar et de l'euro.

En somme, les dispositifs nationaux au sein de l'Union européenne et dans les autres pays développés sont différents car ils dépendent de nombreux facteurs propres. Pour autant, la France ne possède pas de cap clair sur la politique des aides sur le carburant. Si le gouvernement fait le maximum sur la politique énergétique (réouverture et prolongement des centrales nucléaires par le grand carénage, bouclier tarifaire et amortisseur électricité), il ne met pas tout en œuvre s'agissant des aides sur le carburant.

POURQUOI UN « QUOI QU'IL EN COÛTE » SUR LE CARBURANT

Les Français accordent de la légitimité aux politiques du « quoi qu'il en coûte » dès lors que les objectifs sont clairs, qu'elles sont conjoncturelles et qu'une stratégie structurelle complémentaire leur est proposée. En effet, la raréfaction des moyens de l'État impose un renversement de logique en produisant davantage pour relancer un cycle de croissance. Pour autant, au même titre que la politique énergétique, la politique sur le carburant est une des deux priorités pour passer sereinement l'hiver en évitant un mouvement social de grande ampleur qui fera chuter la croissance et ravivera les fractures entre les Français.

A cet égard, alors que le carburant est un martyr de la politique écologique française depuis 2012, la France doit bâtir une stratégie cohérente et structurelle car il ne s'agit pas d'une ressource pour laquelle nous pourrions être auto-suffisant. Pour cela, il serait judicieux de prolonger certains de nos dispositifs existants et de s'inspirer d'autres pays pour en imaginer d'autres pertinents, notamment :

- des pays du Nord et des pays est-asiatiques afin de reconduire le soutien aux Français et aux acteurs économiques (volets 1 et 2) ;
- des pays anglo-saxons afin de bâtir une stratégie cohérente et structurelle de diversification des approvisionnements et d'une réflexion sur la réforme (une sortie le cas échéant) du marché européen des carburants comme de l'électricité (volet 3).

VOLET 1 : RECONDUIRE LE SOUTIEN AU POUVOIR D'ACHAT POUR NE PAS PÉNALISER LA FRANCE QUI TRAVAILLE

Notre pays doit faire face à un troisième choc pétrolier qui a généré une inflation record depuis les années 1980. La situation de notre pays comme

des autres pays du Sud de l'Europe sera encore plus dégradée qu'ailleurs. En effet, il résidait une inflation sectorielle latente liée à notre modèle improductif souffrant de la politique socialiste et des délocalisations industrielles. Ainsi, il n'y a pas de raison que la situation change à court terme pour les Français. A ce titre, une politique sur le carburant en deux temps doit être conduite à l'image des modèles japonais ou allemand, avec d'un côté la prolongation de la ristourne sur le litre jusqu'à la rentrée en septembre 2023, et d'un autre côté l'abaissement des taxes sur le carburant.

LA RISTOURNE SUR LE LITRE

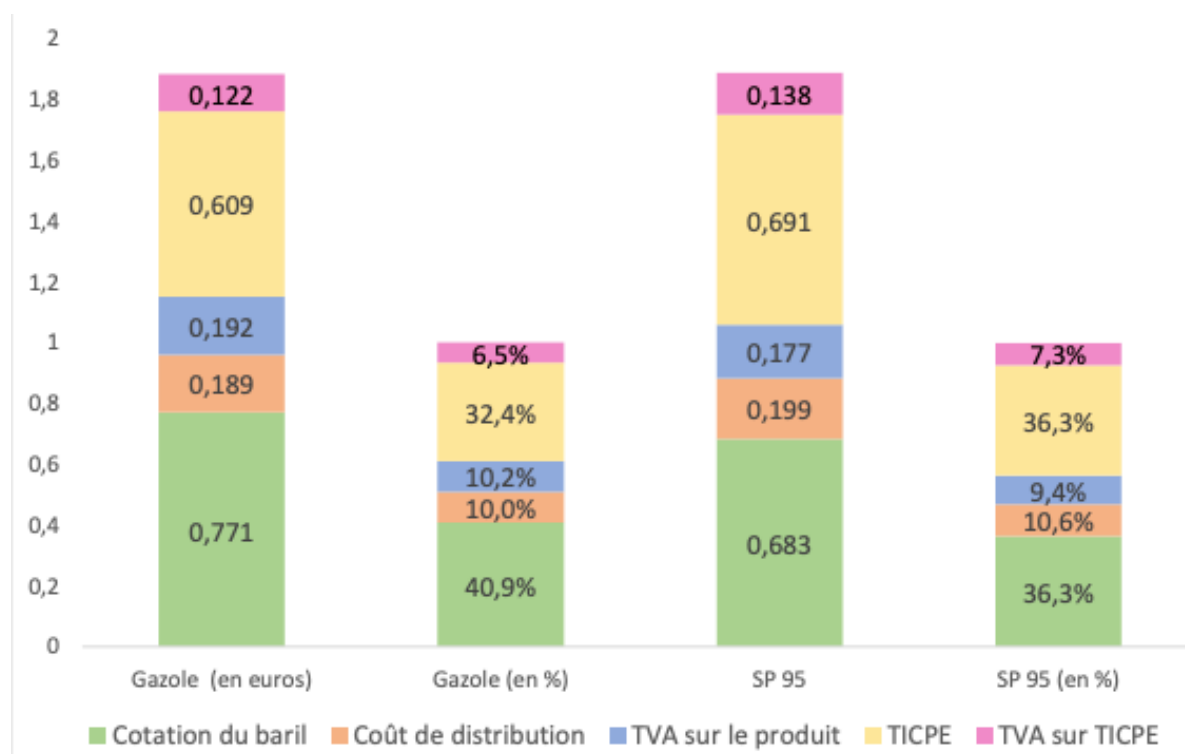
Comme vu précédemment, plusieurs pays pratiquent une ristourne sur le carburant : le Japon (environ 18 centimes d'euros), l'Espagne (20 centimes d'euros) ou l'Italie (30 centimes d'euros) dont les dispositifs sont prévus jusqu'à fin décembre 2022. Dans ce contexte, la France a mis en place une ristourne à la pompe de 30 centimes entre le 1er septembre 2022 et le 16 novembre 2022, puis de 10 centimes entre le 16 novembre 2022 et le 31 décembre 2022. Si la mesure doit être conjoncturelle, le dispositif aura déjà coûté 1,5 milliard d'euros selon le ministère de l'Économie et des Finances, la France devrait réinstaurer le dispositif jusqu'à septembre 2023 car il n'y a pas de raison que la situation change à court terme. En fonction des aléas économiques, il pourra être anticipée une réduction progressive de la ristourne par effet de seuil, à l'image de la politique conduite sur le dernier semestre.

D'autant plus que la ristourne permet de réduire la facture de carburant pour tous les Français permettant de bénéficier aux classes moyennes et aux classes populaires qui travaillent et qui, pour partie, ne bénéficient pas des aides sociales. Ces Français ont besoin de leur voiture pour pouvoir travailler. En effet, selon l'Observatoire des territoires, le transport représente en France près de 14% du budget d'un ménage, soit le 5ème poids le plus important parmi les pays de l'Union européenne. Selon ce même observatoire, pour plus de 66% des Français, la voiture est le moyen quotidien pour se rendre à son travail et la France doit favoriser les déplacements professionnels pour accroître la production.

VERS UNE SUPPRESSION DE LA TVA SUR LA TICPE

Si la reconduction de la ristourne sur le carburant est intéressante et nécessaire à court terme, il convient de souligner qu'elle ne peut pas être pérenne au vu de son coût pour les finances publiques. En revanche, pour un véritable « quoi qu'il en coûte » sur le carburant, il s'agirait de s'inspirer des modèles allemand ou japonais en diminuant les taxes. La France figure parmi les pays européens où le prix de l'essence est l'un des plus élevés. Il est en effet structurellement élevé eu égard à la structure des taxes qui représentent environ 68% du prix de l'essence payé par les Français comme le montre le graphique ci-dessous.

Graphique 2 : Décomposition du prix du gazole et du SP 95 (en euros)



Il serait judicieux pour la France de réduire le prix du litre d'essence de 10% comme l'exemple allemand. Pour cela, supprimer la TICPE de l'assiette sur laquelle est comptée la TVA doit permettre d'aboutir à l'objectif escompté, ce qui soutiendrait durablement le pouvoir d'achat des classes populaires et moyennes françaises. Il pourrait être également judicieux de coupler cette

mesure à la politique que conduit le Japon, à savoir l'ajout d'une « clause de déclenchement ». La France pourrait par le biais de cette clause de déclenchement réduire fortement les taxes sur les carburants lorsque le prix de l'essence dépasse les 2,5€. En effet, l'inflation des prix du carburant dépend de l'inadéquation entre l'offre et la demande ; la demande étant très largement supérieur à l'offre.

VOLET 2 : CONCILIER LIBERTÉ POUR LES ENTREPRISES QUI PRODUISENT DU CARBURANT AVEC PROTECTION POUR CELLES QUI LE CONSOMMENT

Pour sortir durablement de l'inflation, il faudra produire davantage et soutenir la France qui travaille par une politique de nivellement par le haut car l'inflation est liée à une inadéquation entre l'offre et la demande. Il nous faut donc une véritable politique d'offre en renforçant nos capacités industrielles et en soutenant nos acteurs économiques. Ce troisième choc pétrolier constitue un pivot entre l'ère néolibérale et l'avènement d'une nouvelle ère où l'État retrouve une place plus importante vis-à-vis des entreprises pour répondre aux enjeux de liberté et de protection, à l'image des modèles allemand et anglo-saxons.

SÉCURISER LES INVESTISSEMENTS DE NOS CHAMPIONS NATIONAUX PÉTROLIERS EN CONTREPARTIE DE LA GESTION DE LEUR DIALOGUE SOCIAL

Si la France ne dispose pas de ressources naturelles permettant d'alimenter la production mondiale de carburant, elle dispose de champions nationaux tels que TotalEnergies qui dominent les chaînes de valeur internationales. Ainsi, l'État doit favoriser la liberté de nos champions nationaux qui produisent du carburant et de ce fait, cela ne passera pas par une taxe nationale sur les « superprofits » qui nous conduirait à une impasse. En effet, la France a mis en place depuis plusieurs années une politique de baisse d'impôts afin de rendre les entreprises plus compétitives et de restaurer l'attractivité du territoire avec une diminution de l'impôt sur les sociétés de 33% à 25%, une baisse de la CVAE, le prélèvement forfaitaire unique, etc.

Néanmoins, la France conserve toujours l'un des taux de prélèvements obligatoires les plus élevés de l'OCDE : 44,3% en 2021 (INSEE). Dans ce contexte, il apparaît opportun de sécuriser les investissements pour préparer l'avenir d'un secteur qui sera bouleversé au cours du siècle avec la raréfaction et le renchérissement de l'extraction du pétrole. Ainsi, TotalEnergies et les autres producteurs de carburant français devront investir pour réussir leur transition en ciblant les carburants du futur tels que les biocarburants obtenus à partir de la biomasse pour un carburant décarbonné.

En revanche, l'État doit exiger en contrepartie que les entreprises productrices de carburant puissent à la fois jouer le jeu de la ristourne en prenant à leur charge une partie, ce qu'a naturellement fait TotalEnergies, et à la fois garantir un dialogue social interne apaisé. Le second semestre 2022 a été marqué par la prise en otage des Français par un manque de dialogue interne chez TotalEnergies. Les Français ne doivent pas payer les attitudes de la direction de Total et des salariés grévistes. La direction n'a pas fait preuve d'exemplarité sur les hausses salariales des cadres-dirigeants et sur les dividendes. Les grévistes ont quant à eux pris en otage les Français dans une revendication sectorielle en leur bloquant l'accès aux stations de service. A cette échelle, l'État doit être proactif dans la résolution de ces conflits sociaux, à l'image de la posture de Joe Biden aux États-Unis. L'État pourrait, d'une part menacer Total d'une taxe sur les superprofits et, d'autre part débloquent les raffineries par la police et de réquisitionner des salariés par l'intermédiaire des préfets pour alimenter en carburant les services prioritaires comme les secours et les urgences dans les zones en tension.

METTRE EN PLACE UN BOUCLIER TARIFAIRE SUR LE CARBURANT POUR LES PME-TPE

Les PME et TPE sont l'essentiel de notre tissu économique et industriel. Par leur présence géographique, ils sont davantage tributaires de l'évolution du prix des carburants. Ce tissu subit aujourd'hui une double crise énergétique à la fois sur le coût de l'électricité et le coût du carburant. Cette double crise porte atteinte à la capacité de nos entreprises à générer des bénéfices. Si sur l'électricité, la France dispose d'atouts structurels avec le nucléaire pour

lequel elle doit relancer un grand plan d'investissement, elle ne dispose pas de ce genre d'atouts sur le carburant. Ainsi, le « quoi qu'il en coûte » sur le carburant est nécessaire pour amortir un surcoût énergétique qui risque d'être pérenne.

A cet égard, mettre en place un bouclier tarifaire sur le carburant, à l'image du bouclier tarifaire sur l'électricité serait judicieux. Il permettrait de contenir l'inflation du carburant en prenant à la charge de la dépense publique les surcoûts des factures de carburant pour les PME et TPE. L'État doit concilier liberté et protection et doit offrir un cadre compétitif à nos acteurs économiques en les réarmant face à la mondialisation et à la concurrence internationale. Ce dispositif coûteux est essentiel pour pouvoir réussir à s'imposer dans la nouvelle ère économique qui s'ouvre après la crise sanitaire, à l'image du plafond tarifaire qui existe aujourd'hui au Royaume-Uni.

VOLET 3 : REDÉFINIR NOS ORIENTATIONS STRATÉGIQUES EN FONCTION DE NOS INTÉRÊTS NATIONAUX VITAUX

Au-delà de soutenir les Français et nos acteurs économiques à court et long terme, nous avons besoin de changer de paradigme et replacer nos intérêts nationaux vitaux au centre de notre politique sur le carburant. Longtemps un martyr de la politique écologique, le carburant doit être considéré comme une ressource stratégique qui guide notre politique globale, y compris sur le volet international. A cet égard, deux leviers sont nécessaires : la diversification des approvisionnements pour réduire notre dépendance à un acteur ainsi qu'une éventuelle sortie du marché européen du carbone.

DIVERSIFIER LES APPROVISIONNEMENTS

Premier pilier du volet international d'une politique du « quoi qu'il en coûte » énergétique, notre diplomatie doit rehausser l'importance des approvisionnements énergétiques dans sa stratégie d'importation. En 2021,

la France importe du pétrole depuis 4 grandes zones géographiques selon l'INSEE :

- Afrique : 37,1% des importations pétrolières, principalement en provenance d'Algérie (11,6%) et du Nigéria (11,4%) ;
- Ex-URSS : 22,7% des importations pétrolières, principalement en provenance de la Russie (8,8%) ;
- Moyen-Orient : 14,7% des importations pétrolières, principalement en provenance de l'Arabie Saoudite (7,7%) ;
- Pays du Nord : 10,3% des importations pétrolières.

Les sanctions économiques imposées à la Russie ont eu un impact très important sur les importations pétrolières françaises dans la mesure où la France doit se passer de son 3^e pays fournisseur. Cela explique dès lors les choix politiques du gouvernement vis-à-vis de l'Algérie ou encore des pays du Golfe qui permettent d'assurer une diversification de nos importations pétrolières. Face à la crise sur les carburants de 2008, Nicolas Sarkozy avait par exemple réussi à obtenir des deals intéressants avec des différents acteurs tels que les pays du Nord, les pays du Golfe, ou encore les pays d'Afrique centrale, contribuant à réduire notre dépendance vis-à-vis de l'Algérie ou de la Russie. D'autant plus qu'il s'agit pour partie de pays qui acceptaient l'euro comme monnaie transactionnelle à une époque où la France et les Européens étaient dans une situation défavorable vis-à-vis des exportateurs traditionnels de pétrole. Un des leviers sur lesquels pourrait capitaliser la France est son lien avec l'Afrique, notamment avec plusieurs pays du continent (Angola, Cameroun, Gabon, Congo, Guinée-Équatoriale) dont certains sont francophones. Ce positionnement de Nicolas Sarkozy a également pu permettre de faire accepter aux Français de faire jouer la concurrence entre les stations-services, le président de la République la faisant jouer entre les exportateurs.

ENVISAGER LA SORTIE DU MARCHÉ EUROPÉEN DU CARBONE

En dépit des actions précédemment citées, il reste la question structurelle de l'appartenance de la France au marché européen du carbone, comme de l'électricité. L'Union européenne présente des caractéristiques singulières

dans la gestion de la crise des carburants puisque nous disposons à l'échelle européenne d'un marché européen du carbone depuis 2005. Il s'agit du plus grand marché du carbone au monde qui concerne plus de 11 000 installations industrielles européennes dans les secteurs les plus carbonés (transport aérien, production d'électricité, industries lourdes de sidérurgie, de cimenterie, de chimie ou encore les raffineries de pétrole). Chaque année, les États de l'Union européenne déterminent un nombre de quotas, soit la quantité de gaz à effet de serre (GES) que l'installation peut produire. Si elle dépasse le quota alloué, alors l'entreprise devra acheter (ou emprunter le cas échéant) des quotas d'émission à d'autres entreprises et inversement. Sur le plan de son acceptation par les acteurs économiques, le marché européen du carbone est plutôt une réussite puisque plus de 50% des émissions européennes de CO₂ sont couvertes par le marché.

Véritable principe de « pollueur-payeur », le marché européen du carbone n'est pas un mécanisme qui permet de lutter face aux crises telles que celle sur les carburants. D'abord les premiers arguments qui justifieraient une réforme et éventuellement une sortie sont d'ordre économique. En effet, ce marché du carbone est une menace continue sur les acteurs du transport, pour l'instant épargnés mais pour qui la Commission européenne envisage une extension à partir de 2026. De surcroît, il ne prend absolument pas en considération la part croissante des émissions importées. Selon le Haut conseil pour le climat, les émissions importées ont augmenté de 78% entre 1995 et 2018 contre une diminution de 30% des émissions intérieures. Ainsi, cela revient à distordre la concurrence avec les industries polluantes en dehors de l'Union européenne, notamment américaines et chinoises. Ensuite, des arguments politiques pourraient également justifier une sortie du marché européen du carbone. En effet, l'Union européenne et le couple franco-allemand doivent demeurer un levier pour nos ambitions et non un fardeau pour notre modèle. En l'occurrence, maintenir ce marché en l'état actuel bénéficie surtout aux industriels allemands qui peuvent polluer à faible coût et donc demeurer compétitifs vis-à-vis des industriels français. Cela traduit un manque de contrôle de l'État français sur les prix des carburants en plus des prix de l'électricité indexés sur les prix du gaz pour

des raisons compétitivité afin que la France ne bénéficie pas de l'avantage comparatif qu'offre le nucléaire. Ainsi, une révision du marché européen des GES qui ne prévoit pas d'intégrer les acteurs pétroliers et qui donne un avantage comparatif à la France doit répondre au sentiment de perte de souveraineté économique et donc in fine de perte de contrôle de notre destin.

DAVANTAGE FAVORISER FISCALEMENT LA CONVERSION DU DIESEL

Les ménages français se retrouvent piégés par des choix politiques contradictoires. D'une part, l'achat d'automobile diesel par les particuliers fut dans un premier temps fortement encouragé au cours des années 2000 avec une part de moteurs diesel qui représenta jusqu'à 78% des nouvelles immatriculations de voitures de particuliers en 2008. D'autre part, les augmentations successives des taxes sur le carburant, de 2014 et de 2018 traduisent la volonté politique d'aligner les taxes entre l'essence et le diesel. A titre d'exemple, entre mai

2017 et janvier 2022, le litre de sans-plomb 95 a augmenté de 9 centimes d'euros contre plus de 13 centimes pour le litre de gazole. Le parc automobile français roulant de nos jours encore majoritairement au diesel (60% des véhicules) est devenu un fardeau fiscal pour les ménages français.

L'automobile diesel est doublement sanctionnée par la guerre en Ukraine car en plus d'une hausse vertigineuse du baril de Brent, le conflit révèle également une forte exposition de la chaîne d'approvisionnement française du diesel à la Russie. 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 contre moins de 27 % pour l'Arabie Saoudite. En cette période de crise qui se traduit par des stocks de diesel au plus bas, les pays comme la France ayant un parc automobile diesel bien plus important que la moyenne mondiale, sont plus fortement exposés au conflit ukrainien. Cette structure de la chaîne d'approvisionnement, spécifique au diesel,

explique pourquoi les prix à la pompe du diesel et de l'essence s'entrecroisent ces derniers jours.

Le diesel reste le moyen de motorisation le plus populaire dans les zones rurales du fait des distances importantes à parcourir, d'un manque de bornes de recharge installées, de la faible autonomie actuelle des batteries et du coût très élevé des véhicules électriques ou hybride. C'est pourquoi, cette hausse des prix du carburant et plus particulièrement du diesel accentue la fracture entre villes et campagnes. Les citoyens ruraux se retrouvent dans une situation de perte de pouvoir d'achat spectaculaire depuis l'avènement de la guerre en Ukraine. Et malheureusement, ils ne peuvent pour autant pas investir dans l'électrique ou dans un véhicule de nouvelle génération consommant moins à cause des difficultés pratiques mais aussi des prix d'achat inaccessibles.

La conversion du diesel doit être davantage encouragée fiscalement. Pour favoriser le pouvoir d'achat des classes moyennes et basses vivant en périphérie des villes, les mécanismes de conversion fiscale devront être renforcés dans une logique de facilitation d'achat vers un véhicule consommant moins qu'il soit essence, électrique ou hybride.

CONCLUSION

En somme, l'électricité et le carburant sont les deux facteurs politiques qui pourraient créer les conditions d'une crise sociale générale de grande ampleur en plus des tensions créées par la réforme des retraites. En effet, les aides actuelles sur le carburant ne comportent pas de vision à long terme pour sortir de l'inflation. Si le gouvernement s'attache à résoudre la crise énergétique, sa stratégie est incomplète étant donné qu'il manque un « quoi qu'il en coûte » sur le carburant pour aider les Français et nos acteurs économiques à passer ce troisième choc pétrolier.

De ce fait, un « quoi qu'il en coûte » sur le carburant est nécessaire car il ne s'agit pas d'une ressource pour laquelle nous pourrions être auto-suffisant. Pour que les Français en acceptent l'investissement, il faut impérativement porter une vision globale et cohérente pour faire du carburant, non pas le martyr de la politique écologique, mais une ressource stratégique externe maîtrisée par les pouvoirs publics. A l'image de politiques menées par d'autres pays tels que l'Allemagne, le Japon, le Royaume-Uni ou encore les États-Unis, cette ressource doit être mise au service des Français par le prolongement de dispositifs existants ainsi que par l'instauration de dispositifs de long terme complémentaires.

Il convient dès lors de tout d'abord reconduire le soutien au pouvoir d'achat pour ne pas pénaliser la France qui travaille en prolongeant la ristourne à la pompe et en abaissant progressivement certaines taxes (volet 1). Puis, il faudra concilier liberté pour les entreprises qui produisent du carburant avec protection pour celles qui le consomment en sécurisant les investissements des champions nationaux et en instaurant un bouclier tarifaire sur le carburant pour les TPE et PME (volet 2). Enfin, redéfinir nos orientations stratégiques en fonction de nos intérêts nationaux vitaux est crucial et passera par une diversification des approvisionnements et une réforme voire une sortie de certains marchés européens pour résister durablement à l'inflation énergétique (volet 3).

Par **Matthieu Hocque**, Secrétaire Général Adjoint du Millénaire,



Le Millénaire est un groupe de réflexion spécialisé sur les questions de politiques publiques et travaillant à la refondation de la droite. Il est composé d'une trentaine 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 GUISSSET

Secrétaire général adjoint aux Études : Matthieu HOCQUE

Directeur des Études : Clément PERRIN

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.