



VERS UN TROISIEME CHOC PETROLIER

LES RESSORS DE LA CRISE ENERGETIQUE ET
COMMENT Y FAIRE FACE

Par Matthieu HOCQUE , Directeur adjoint des études du Millénaire



AVANT-PROPOS

Depuis plusieurs mois, les prix du carburant s'envolent à nouveau. Cela 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.

Si la guerre en Ukraine a constitué un 3^{ème} choc pétrolier, **ce dernier semble se prolonger au gré des aléas géopolitiques des derniers mois**. D'une part, l'Arabie Saoudite a annoncé cet été en lien avec ses partenaires de l'OPEP une réduction de la production de barils de pétrole, qui a cours depuis septembre 2023. Cette réduction de la production a un effet sensible sur l'augmentation des prix dans le monde. D'autre part, la résurgence du conflit israélo-palestinien avec les attaques terroristes du Hamas à Gaza et la réponse israélienne, rappelle le premier choc pétrolier lié à la guerre du Kippour en 1973 où les pays arabo-musulmans de l'OPEP avaient unilatéralement décidé de multiplier par 10 le prix du baril de pétrole.

Dans ce contexte international tendu, la France est vulnérable. En effet, alors que nous importons massivement du pétrole, le Gouvernement doit faire voter son PLF 2024. Pour dégager des marges de manœuvre, **il a annoncé la fin du « quoi qu'il en coûte énergétique »**. Les 12 milliards d'euros de ristourne à la pompe garantissant de ne pas dépasser les 2€ le litre d'essence, ont été abandonnés par l'exécutif. Alors que l'inflation s'établit à hauteur de +6% selon l'Insee pour l'année 2023, les Français craignent pour leur pouvoir d'achat notamment concernant le carburant.

Pour continuer de soutenir le pouvoir d'achat de la France du travail qui « aime la bagnole » pour reprendre l'expression du Président de la République, l'exécutif a imaginé de nombreux dispositifs plutôt inopérants tels que la vente à perte, abandonnée rapidement, et la vente à prix

coûtants, pour laquelle le PDG de TotalEnergies Patrick Pouyanné n'a pas offert de garanties quant à la pérennité de la mesure. Ainsi, il convient d'adopter des solutions pérennes **pour aider les Français et nos acteurs économiques à passer ce troisième choc pétrolier.**

AVANT-PROPOS	2
<i>IL Y A 50 ANS : UN PREMIER CHOC PETROLIER</i>	<i>5</i>
LES CHOCS PETROLIERS DE 1973 ET 1979	5
LE CYCLE KEYNESIEN (1945-1979).....	5
DESCRIPTION DES CHOCS PETROLIERS	6
LEURS CONSEQUENCES SUR LES ECONOMIES DU NORD.....	7
LA STAGFLATION DANS LES PAYS OCCIDENTAUX	7
LA DEFLATION AU JAPON DANS LES ANNEES 1990	9
<i>UNE CRISE DES CARBURANTS MARQUEE PAR UN 3^E CHOC PETROLIER</i>	<i>13</i>
LES FACTEURS EXPLICATIFS DE LA CRISE DES CARBURANTS.....	13
UN 3 ^E CHOC PEROLIER : UNE EXPLOSION DES PRIX DU PETROLE	13
UN CYCLE D'INADEQUATION ENTRE OFFRE ET DEMANDE	14
COMPARAISON DES DISPOSITIFS DE LUTTE CONTRE LA CRISE SUR LES CARBURANTS	16
A L'INTERIEUR DE L'UNION EUROPEENNE	16
A L'EXTERIEUR DE L'UNION EUROPEENNE	17
BILAN DU DISPOSTIF Français.....	18
<i>SOUTENIR LA France DU TRAVAIL FACE AU 3^e CHOC PETROLIER</i>	<i>21</i>
VOLET 1 : TRANSFORMER LA RISTOURNE EN DIMINUTION DE TAXES PERENNES	22
PROPOSITION 1 : SUPPRIMER LA TVA SUR LA TICPE	22
PROPOSITION 2 : METTRE EN PLACE DE DECLenchement	23
VOLET 2 : CONCILIER LIBERTE POUR LES ENTREPRISES PRODUCTRICES.....	23
PROPOSITION 3 : SECURISER LES INVESTISSEMENTS DE NOS CHAMPIONS NATIONAUX PETROLIERS EN CONTREPARTIE DE LA GESTION DE LEUR DIALOGUE SOCIAL.....	24
PROPOSITION 4 : METTRE EN PLACE UN BOUCLIER TARIFAIRE SUR LE CARBURANT POUR LES PME- ETI	25
VOLET 3 : REDEFINIR NOS ORIENTATIONS STRATEGIQUES A L'INTERNATIONAL	26
PROPOSITION 5 : DIVERSIFIER LES APPROVISIONNEMENTS.....	26
PROPOSITION 6 : ENVISAGER LA SORTIE DU MARCHE EUROPEEN DU CARBONE.....	27
PROPOSITION 7 : FAVORISER DAVANTAGE FISCALEMENT LA CONVERSION AU DIESEL.....	28
CONCLUSION	31

IL Y A 50 ANS : UN PREMIER CHOC PETROLIER

Le 16 octobre 2023 marque les 50 ans du premier choc pétrolier avec la guerre du Kippour entre Israël et les pays arabo-musulmans. Il est opportun de revenir sur le rôle des chocs pétroliers dans le cycle économique pour comprendre à travers les exemples occidentaux des années 1970 et japonais des années 1990 quelles sont les perspectives économiques mondiales résultant de cette accélération de l'inflation.

Les deux premiers chocs pétroliers de 1973 et 1979 ont opéré un tournant dans le basculement entre l'ère keynésienne, marquée par la conquête de la social-démocratie et de l'État-providence, et l'ère néolibérale marquée par le retrait de l'État au tournant des années 1980. En effet, les théories keynésiennes se sont révélées inadaptées à la situation économique des années 1980. Le passage à une économie ouverte a rendu inefficaces les plans de relance, la financiarisation de l'économie (dérèglementation, désintermédiation, décloisonnement) a rendu les États moins dépendants de la politique monétaire pour financer l'activité économique, et la stagflation (faible croissance, forte inflation) a défié le carré magique de Nicholas Kaldor en introduisant une situation qui conjugue le chômage de masse et l'inflation.

LES CHOCS PETROLIERS DE 1973 ET 1979

LE CYCLE KEYNESIEN (1945-1979)

Les théories keynésiennes s'imposent aux économies occidentales à la fin de la Seconde guerre mondiale afin de porter la reconstruction de l'Europe ravagée par la guerre. En réaction aux thèses économiques classiques, elles visent à répondre d'une part, au chômage de masse qui a fait son apparition après la crise financière de 1929 et d'autre part, de

relancer l'activité économique après la guerre. Ainsi, elles préconisent une politique monétaire et une intervention de l'État dans l'économie plus fortes pour pallier les défaillances du marché, notamment sur le marché du travail, et donc soutenir la croissance et l'emploi. Ce modèle repose sur les accords de Bretton-Woods de 1944 qui ont consacré le système monétaire international de l'étalon-or pour asseoir le dollar comme monnaie de référence ainsi que les institutions internationales (Banque Mondiale et FMI) complétées en 1947 par les accords du GATT pour réguler le commerce international. Historiquement, **la reconstruction du Vieux-Continent encourage les États à intervenir massivement dans l'économie, tout en complétant leur intervention par un modèle d'État-providence plus abouti pour reconstruire l'ordre social et assurer la prospérité du continent.** Le modèle keynésien a généré une forte croissance dans les pays occidentaux lors des Trente Glorieuses en capitalisant sur la reconstruction, l'investissement et la consommation de masse, ce qui a permis de soutenir l'emploi des *baby-boomers*.

DESCRIPTION DES CHOCs PETROLIERS

Les deux chocs pétroliers de 1973 et 1979 ont profondément dégradé la situation économique et sociale des pays occidentaux par le renchérissement du coût des importations, l'émergence du chômage de masse structurel et la paupérisation des classes populaires et des classes moyennes. Ils ont acté la fin de l'ère keynésienne.

Le choc pétrolier de 1973 est, tout d'abord, un choc d'offre lié à **la décision du cartel de l'OPEP d'augmenter unilatéralement de 70% les prix du pétrole suite au soutien des pays occidentaux envers Israël lors de la guerre du Kippour.** Alors que les États-Unis atteignaient leur pic de production pétrolière au tournant de 1970, les pays occidentaux n'ont pu répondre à la hausse du prix du pétrole, principale consommation intermédiaire pour la production de biens et services alimentant la consommation ménages occidentaux. Il s'en est retrouvé une inflation importante et une diminution des profits qui a entraîné un chômage de masse en Occident. Cette trajectoire s'est accélérée avec le deuxième choc

pétrolier de 1979 lié à la révolution iranienne et à la guerre Iran-Irak, deux des plus gros producteurs pétroliers mondiaux. **Ces deux chocs pétroliers ont battu en brèches l'ère keynésienne.** Ils ont déstabilisé d'un côté la politique monétaire par la fin des accords de Bretton-Woods avec la suspension de la convertibilité entre l'or et le dollar et de l'autre, la politique budgétaire en dégradant les finances publiques qui doivent financer des plans de relance pour faire face au chômage de masse et soutenir la consommation dans le cadre d'une forte inflation.

LEURS CONSEQUENCES SUR LES ECONOMIES DU NORD

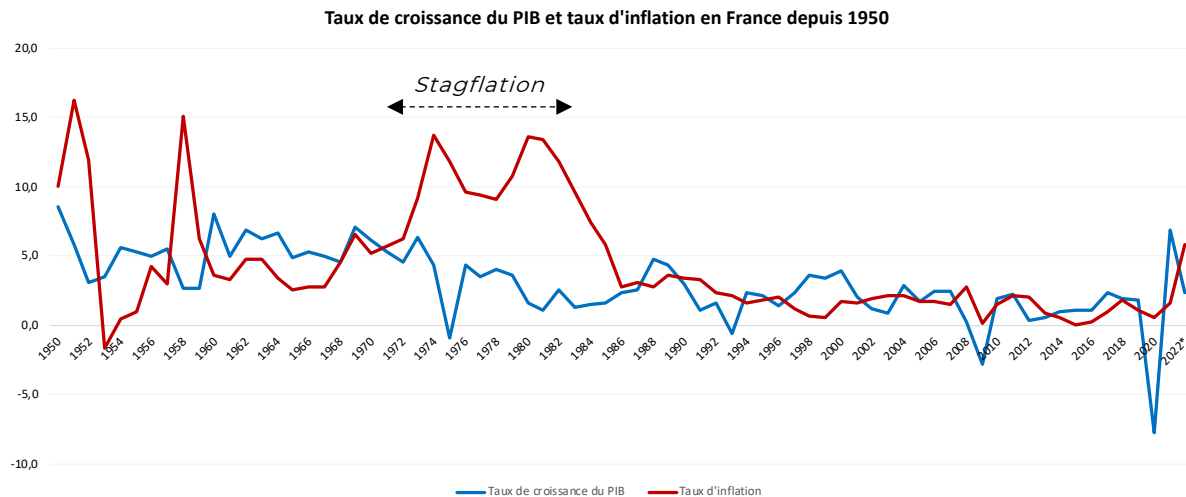
LA STAGFLATION DANS LES PAYS OCCIDENTAUX

En 1971, Nicholas Kaldor développe la conception économique keynésienne en introduisant le « carré magique ». Ce carré magique illustre l'impossibilité d'atteindre les quatre principaux objectifs des politiques économiques, à savoir la croissance économique mesurée par le taux de croissance du PIB, l'équilibre de la balance commerciale mesuré par le poids du déficit extérieur dans le PIB, la stabilité des prix mesurée par le taux d'inflation et enfin, l'emploi mesuré par le taux de chômage. Ainsi, il apparaît impossible d'obtenir à la fois, une forte croissance, un faible déficit extérieur, un faible niveau d'inflation et un faible taux de chômage. Plus précisément, la théorie keynésienne met en avant la relation inverse entre le chômage et l'inflation et, en opposition aux théories classiques, soutient qu'il est nécessaire de s'atteler à réduire le chômage plutôt qu'à lutter contre l'inflation. En effet, les solutions keynésiennes monétaires comme budgétaires génèrent nécessairement de l'inflation, puisque la politique monétaire expansionniste (accroissement de la masse monétaire) finance la politique budgétaire de relance (plans de relance de la consommation) pour stimuler la demande et soutenir la croissance économique.

Cette dichotomie keynésienne est **balayée par les deux premiers chocs pétroliers étant donné qu'ils introduisent une période de**

stagflation que les solutions keynésiennes ne parviennent pas à enrayer.

La stagflation est une dégradation économique qui se caractérise par une inflation forte et paradoxalement une croissance faible ou nulle. A la suite du premier choc pétrolier, l'ensemble des pays occidentaux sont touchés par cette dégradation de leur situation économique, à l'image de la France (cf. graphique suivant¹).



Sur la période des Trente Glorieuses de 1950-1973, le PIB français progresse en moyenne de 5,35% par an grâce aux plans de reconstruction du pays. Ces politiques keynésiennes de relance génèrent **une inflation moyenne du même ordre, avoisinant les 5,31%** sur la même période. Ainsi, le dynamisme de l'économie française enrayer les problèmes inflationnistes puisque la création de valeur contribue à la progression des salaires chaque année. Toutefois, deux années font figure d'exceptions eu égard à une situation géopolitique compliquée, liée aux interventions militaires en Indochine, puis en Algérie. Au tournant 1953-1954, la débâcle militaire française en Indochine a entraîné une baisse de la croissance accompagnée d'une forte diminution de l'inflation. Puis, l'économie française est entrée en crise au tournant 1956-1957 avec la guerre d'Algérie qui génère des tensions inflationnistes (15% en 1958) en raison de la perte du contrôle du pétrole et gaz algérien. Dans ce contexte, **le Général de Gaulle met en place le plan Pinay-Rueff de 1959 afin de redresser l'économie française en stabilisant**

¹ Insee 2022. Les chiffres pour l'année 2022 sont une prévision de l'Insee.

les prix, contrôlant la dépense publique sans pour autant porter atteinte à l'investissement dans les secteurs stratégiques industriels pour doper les exportations. Il s'agit de l'ordo-libéralisme pour revenir à un cycle économique prospère avec un fort taux de croissance supérieur à 5% et une inflation stabilisée autour de 3 à 4%.

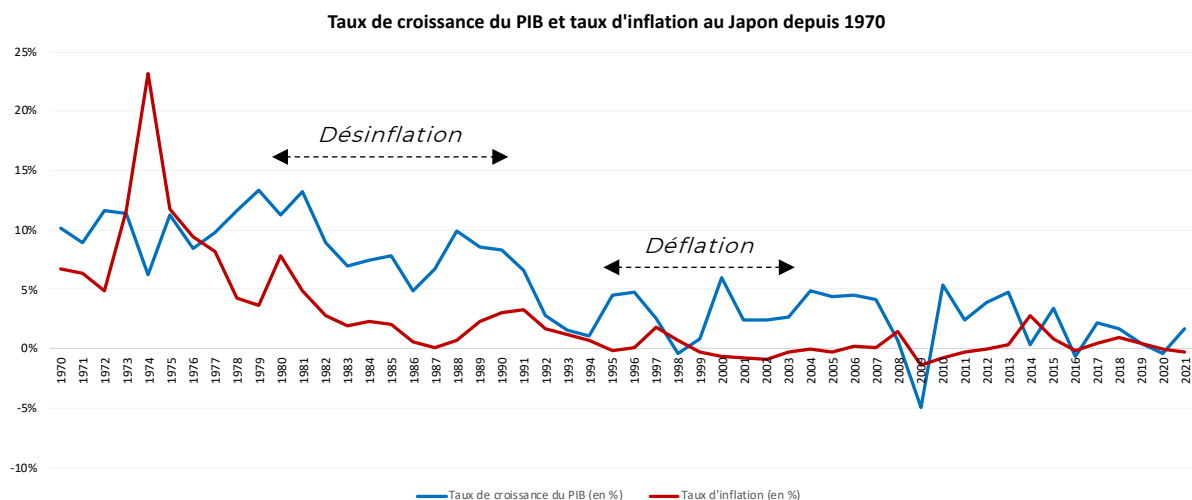
Après le premier choc pétrolier, l'économie française subit une période de stagflation sur la période 1973-1983. En effet, **le taux de croissance moyen par an chute aux alentours de 2,9% sur la période et le taux d'inflation moyen par an est de 11,1%.** Cette situation est d'autant plus critique à partir de 1979 et le second choc pétrolier. Les conséquences de la stagflation sur sont très néfastes puisqu'elles entraînent un chômage de masse en raison de la réduction des profits et d'un ralentissement des gains de productivité pour les entreprises ainsi qu'une réduction du niveau de vie des Français en raison d'une baisse des revenus et d'une très forte inflation. L'exemple français des années 1970 démontre également qu'il est très difficile de sortir d'une période de stagflation et que les remèdes keynésiens de sortie de crise ne fonctionnent pas. En effet, en France, **les plans Chirac en 1975 (coûtant 3,5 points de PIB) puis Mauroy en 1981 (coûtant près de 2 points de PIB) n'ont pas fait sortir la France du marasme économique** et ont surtout amplifié les effets de la crise sur les finances publiques en creusant le déficit public par la consommation de produits étrangers. Alors que les réformes néolibérales de Thatcher et Reagan permettent aux pays anglo-saxons de sortir de la crise et de se lancer dans la mondialisation, il ne faudra attendre que le tournant de la rigueur en 1983 pour enrayer la stagflation en France et sortir de l'ère keynésienne.

LA DEFLATION AU JAPON DANS LES ANNEES 1990

Au même titre que la France et les autres nations occidentales, le Japon a souffert des répercussions économiques néfastes des deux chocs pétroliers de 1973 et 1979. Pour autant, **le Japon n'a été touché qu'à partir de la fin des années 1980** puisque son modèle économique d'industrialisation par promotion des exportations (IPE) assorti d'une montée en gamme sur la technicité des produits atteignait son plein

potentiel au tournant au début des années 1980. Le pays pouvait s'appuyer sur une forte dotation en facteur travail, une situation de plein-emploi, un dynamisme industriel et un positionnement central dans les chaînes de valeur internationales alors que le commerce international s'intensifiait. Il devient, dès lors, la référence de la rationalisation du travail avec le toyotisme et la doctrine des 5S² générant des gains de productivité réinvestis dans un cycle de croissance endogène. Les filières économiques se structurent autour d'un travail rationnel avec une élimination des stocks, une réorganisation de l'espace, une standardisation des procédures, un pilotage des flux par l'aval et un encouragement à l'amélioration continue.

Pour autant, si le Japon a subi les effets négatifs des deux premiers chocs pétroliers après les pays occidentaux, son modèle n'est pas sans vulnérabilité. En effet, **le Japon dépendait moins des pétromonarchies du cartel de l'OPEP, que de l'Iran**. De ce fait, le premier choc pétrolier se traduit par **une inflation des plus importantes dans les économies avancées, près de 23% pour l'année 1974** comme le montre le graphique ci-dessous³. Pour autant, le PIB japonais croît en moyenne de 9% par an sur la décennie 1970-1980.



C'est le deuxième choc pétrolier de 1979 qui a déstabilisé à moyen terme l'économie japonaise. En effet, il est lié à la révolution islamique en

² Il s'agit de méthodes de travail instaurées dans les entreprises nippones afin d'obtenir des gains de productivité dans les usines par l'amélioration de l'efficacité des processus de production.

³ OCDE (2022), Indicateurs : Produit intérieur brut (PIB), Indice des prix à la consommation (IPC).

Iran, qui est sous le règne du Shah d'Iran, le principal fournisseur pétrolier du Japon. **A la différence du modèle français qui tente de sortir de la crise par une politique de relance, le Japon opère un virage similaire aux pays anglo-saxons.** La Banque du Japon (BoJ) met en place une politique restrictive (diminution de la masse monétaire par une hausse des taux d'intérêt) afin de contenir l'inflation et dont pourtant l'effet secondaire est de réduire la croissance. Ainsi, le Japon connaît une phase de désinflation, à savoir une diminution du taux d'inflation. Cette désinflation n'est finalement pas mauvaise pour l'économie japonaise puisqu'elle permet par ailleurs de soutenir ses exportations industrielles dans les années 1980 en dépréciant sa monnaie et en améliorant sa compétitivité-prix. De ce fait, en dépit d'un léger ralentissement, **l'économie industrielle japonaise basée sur l'extraversion, maintient un niveau élevé de croissance sur la décennie 1980-1990 de 8,5%**, soit seulement 2 points de moins que sur la décennie précédente, invalidant *de facto* les solutions keynésiennes face aux chocs pétroliers.

Face à ce miracle économique qui résiste *a priori* aux chocs pétroliers, le Japon fait l'objet d'un afflux massif de capitaux occidentaux à partir de 1985, dans un contexte de ralentissement économique des pays occidentaux et d'une libéralisation des marchés financiers à l'échelle mondiale. Cela a généré une bulle spéculative où les banques occidentales investissent massivement dans les sicav et fonds communs de placement (FCP) au Japon. En effet, l'indice Nikkei (la bourse du Japon) voit sa valeur tripler en moins de 5 ans entre 1985 et 1990 et les prix de l'immobilier explosent au Japon (le prix du mètre carré à Tokyo quadruple). La valeur du yen augmente également et cet afflux massif de capitaux étrangers impose à la BoJ un relâchement dans sa politique monétaire, qui entraîne naturellement un retour de l'inflation à partir de 1987 (cf. graphique 2), puisque les effets du choc pétrolier de 1979 sont toujours présents avec un cours du pétrole toujours élevé et une dépendance toujours aussi présente, conduisant à la crise financière de 1990 lorsque la bulle spéculative explose. Elle a pour incidence une grave crise économique marquée par une période de déflation dès 1995-1996 et **un ralentissement économique avec une**

croissance moyenne par an de 3,5% sur la décennie 1990-2000 (soit 5 points de moins que sur la décennie précédente).

Pour sortir de la crise, **la BoJ mène des plans de relance creusant les déficits publics et mène à partir de 1996 une politique monétaire non-conventionnelle** (assouplissement quantitatif) sans pour autant réellement sortir de la crise économique. En effet, le deuxième choc pétrolier avait profondément renchéri les coûts de production des entreprises nipponnes et l'économie réelle ne profite que de manière limitée de cette manne monétaire. La spirale déflationniste s'impose dès lors au Japon et sera finalement résolue que par le boom d'Internet qui dope la croissance mondiale au début des années 2000.

En somme, les exemples occidentaux des années 1980 et japonais des années 1990 marquent la fin de l'ère keynésienne. Les deux chocs pétroliers ont révélé une fragilité importante des économies avancées vis-à-vis du pétrole, lorsque l'approvisionnement et le cours ne sont pas maîtrisés. Ces deux chocs pétroliers ont donc fait entrer les économies de l'OCDE dans une nouvelle ère, démontrant que les solutions keynésiennes liées à l'État ne sont pas optimales pour résoudre des crises complexes qui n'entrent pas dans la logique du carré magique de Kaldor.

UNE CRISE DES CARBURANTS MARQUEE PAR UN 3^E CHOC PETROLIER

LES FACTEURS EXPLICATIFS DE LA CRISE DES CARBURANTS

UN 3^E CHOC PEROLIER : UNE EXPLOSION DES PRIX DU PETROLE

Tout d'abord, **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.

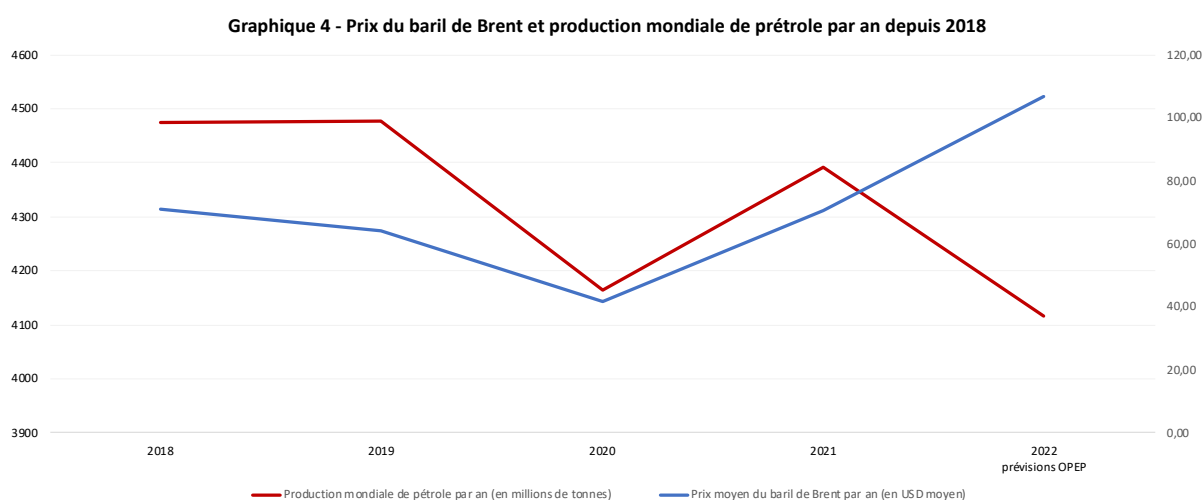
Ces crises ont ainsi amplifié ces carences excessives en mettant en lumière trois phénomènes. En premier lieu, **les économies de service ayant délocalisé leur outil de production sont devenues incapables de produire certains biens de première nécessité**. Sécuriser sa chaîne d'approvisionnement, y compris 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'INADEQUATION ENTRE OFFRE ET DEMANDE

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 an 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.

Enfin, si la guerre en Ukraine a constitué un 3^{ème} choc pétrolier, **ce dernier semble se prolonger au gré des aléas géopolitiques des derniers mois.** D'une part, **l'Arabie Saoudite a annoncé cet été en lien avec ses partenaires de l'OPEP une réduction de la production de barils de pétrole**, qui a cours depuis septembre 2023. Cette réduction de la production a un effet sensible sur l'augmentation des prix dans le monde. En effet, le prix du baril de Brent évoluait autour de 86 dollars en début septembre et désormais de 91 dollars en octobre 2023, soit **une hausse de plus de 17% en deux mois.** Cette politique pétrolière agressive conduite par l'Arabie Saoudite est soutenue par la Russie qui cherche des soutiens au sein des pays non-occidentaux pour maintenir son effort de guerre et éviter son isolement diplomatique. D'autre part, la résurgence du conflit israélo-palestinien avec les attaques terroristes du Hamas à Gaza et la réponse israélienne, rappelle le premier choc pétrolier lié à la guerre du Kippour en 1973 où les pays arabo-musulmans de l'OPEP avaient unilatéralement décidé de multiplier par 10 le prix du baril de pétrole.

COMPARAISON DES DISPOSITIFS DE LUTTE CONTRE LA CRISE SUR LES CARBURANTS

A L'INTERIEUR DE L'UNION EUROPEENNE

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'EXTERIEUR DE L'UNION EUROPEENNE

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 qui ont mis du temps à se calmer. **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.

BILAN DU DISPOSITIF FRANÇAIS

Le bilan du dispositif français de lutte contre la crise sur les carburants est contrasté.

L'Etat français 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 devait être conjoncturelle, le dispositif a coûté 1,5 milliard d'euros selon le ministère de l'Économie et des Finances en 2022. Ensuite, la France a maintenu le dispositif jusqu'à septembre 2023 pour un coût total autour de 12 milliards d'euros. Cela a permis de maintenir le pouvoir d'achats des Français.

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.

Seulement, face au coût de la mesure et aux exigences d'autres investissements dans le PLF 2024, l'arrêt de la mesure menace le pouvoir d'achat des Français. Le Gouvernement a donc annoncé un « chèque carburant » de 100€ pour les 5 premiers déciles à partir de septembre 2023. L'objectif est de cibler les travailleurs les plus pauvres, ce qui exclut les classes moyennes. Ainsi, le coût du carburant est reparti davantage à la hausse en France par rapport aux autres pays européens (cf. tableau ci-après). **De ce fait, alors que les frontaliers Belges, Suisses, Italiens ou Espagnols venaient faire leur plein en France, la situation s'est inversée, car la France n'a pas mené de politique durable contre la crise des carburants.**

Pays	Essence (SP 95)	Diesel	GPL
Islande	2,192	2,178	–
Pays-Bas	2,115	1,946	0,813
Finlande	2	2,036	–
Norvège	1,998	1,936	–
Suisse	1,98	2,154	1,283
Danemark	1,968	1,873	–
Italie	1,953	1,93	0,725
Grèce	1,944	1,848	0,92
France	1,877	1,906	0,995
Albanie	1,877	1,896	0,591
Irlande	1,867	1,863	–
Royaume-Uni	1,82	1,896	0,907
Allemagne	1,818	1,812	1,041
Estonie	1,8	1,699	0,681
Portugal	1,798	1,743	0,853
Suède	1,75	2,153	1,221
Saint-Marin	1,726	1,768	0,696
Belgique	1,723	1,871	0,726
Slovaquie	1,716	1,717	0,705
Lettonie	1,715	1,713	0,7
Espagne	1,694	1,666	0,95
Croatie	1,689	1,786	0,927
Autriche	1,675	1,785	–
République tchèque	1,657	1,654	0,634
Hongrie	1,637	1,766	0,815
Chypre	1,622	1,734	–
Serbie	1,616	1,839	0,816
Andorre	1,575	1,503	–
Luxembourg	1,57	1,613	0,732
Lituanie	1,546	1,591	0,596
Slovénie	1,545	1,661	0,861
Ukraine	1,489	1,501	0,688
Bulgarie	1,45	1,461	0,6
Roumanie	1,443	1,575	0,68
Bosnie-Herzégovine	1,419	1,47	0,622
Malte	1,349	1,218	–
Pologne	1,338	1,339	0,666
Moldavie	1,293	1,265	0,728
Turquie	1,149	1,278	0,635
Biélorussie	0,68	0,68	0,354
Russie	0,53	0,614	0,259

SOUTENIR LA FRANCE DU TRAVAIL FACE AU 3^e CHOC PETROLIER

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. Alors que le Gouvernement est allé dans le bon sens avec la ristourne aux ménages et aux entreprises couplée au partenariat avec les fournisseurs d'essence, les dernières annonces ne sont plus cohérentes. Il serait judicieux de s'inspirer d'autres pays pour imaginer des réponses pertinentes, 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 (volet 3).

VOLET 1 : TRANSFORMER LA RISTOURNE EN DIMINUTION DE TAXES PERENNES

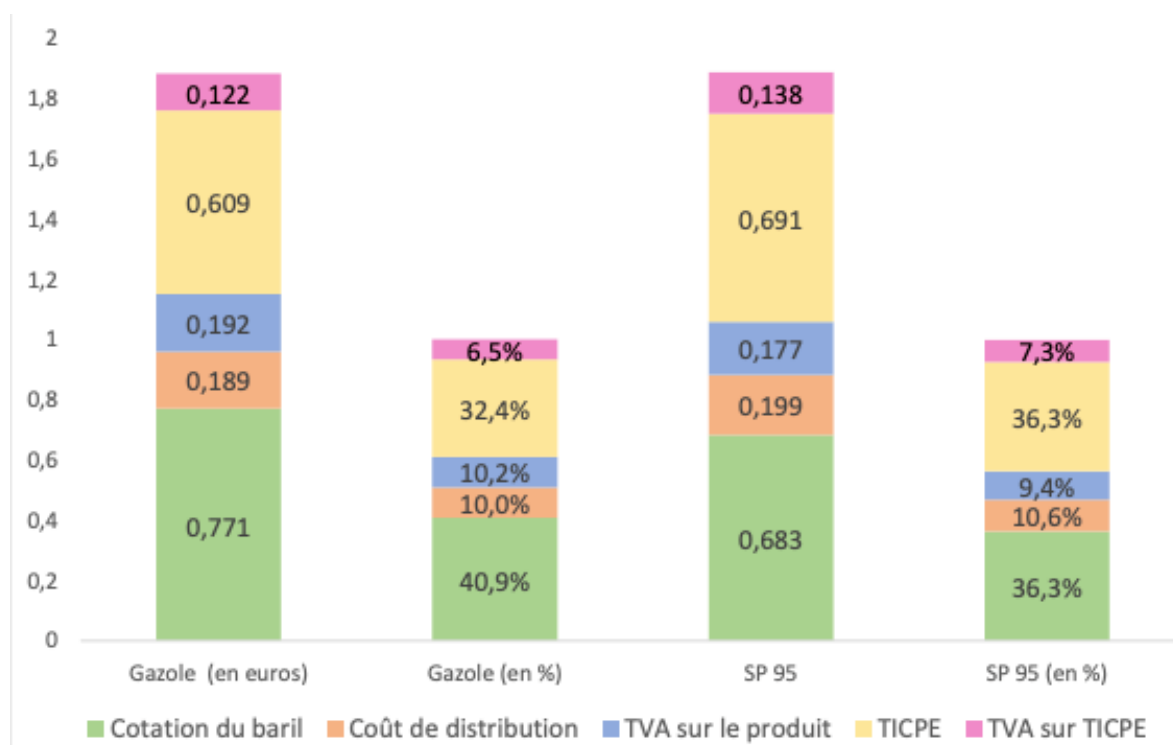
Avec les tensions dans le Moyen-Orient, **le troisième choc pétrolier sera amené à durer**. La situation de notre pays comme des autres pays du Sud de l'Europe sera encore plus dégradée qu'ailleurs. En effet, il résidait une inflation sectorielle latente liée à notre modèle improductif souffrant de la 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 **l'abaissement des taxes sur le carburant et de l'autre la création d'un mécanisme de protection, à savoir une clause de déclenchement**.

PROPOSITION 1 : SUPPRIMER LA TVA SUR LA TICPE

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.

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.

Décomposition du prix du gazole et du SP 95 (en euros)



PROPOSITION 2 : METTRE EN PLACE DE DECLENCHEMENT

Il pourrait être également judicieux de coupler cette première 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€.** 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 LIBERTE POUR LES ENTREPRISES PRODUCTRICES

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.

PROPOSITION 3 : SECURISER LES INVESTISSEMENTS DE NOS CHAMPIONS NATIONAUX PETROLIERS 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.

PROPOSITION 4 : METTRE EN PLACE UN BOUCLIER TARIFAIRE SUR LE CARBURANT POUR LES PME-ETI

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 : REDEFINIR NOS ORIENTATIONS STRATEGIQUES A L'INTERNATIONAL

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.

PROPOSITION 5 : 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.

PROPOSITION 6 : ENVISAGER LA SORTIE DU MARCHE EUROPEEN 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 de 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.

PROPOSITION 7 : FAVORISER DAVANTAGE FISCALEMENT LA CONVERSION AU 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, la recrudescence des tensions au Moyen-Orient fait que la sortie de crise du 3^e choc pétrolier est loin devant nous. En effet, si la guerre en Ukraine a constitué un 3^{ème} choc pétrolier, **ce dernier semble se prolonger au gré des aléas géopolitiques des derniers mois**. D'une part, l'Arabie Saoudite a annoncé cet été en lien avec ses partenaires de l'OPEP une réduction de la production de barils de pétrole, qui a cours depuis septembre 2023. Cette réduction de la production a un effet sensible sur l'augmentation des prix dans le monde. D'autre part, la résurgence du conflit israélo-palestinien avec les attaques terroristes du Hamas à Gaza et la réponse israélienne, rappelle le premier choc pétrolier lié à la guerre du Kippour en 1973 où les pays arabo-musulmans de l'OPEP avaient unilatéralement décidé de multiplier par 10 le prix du baril de pétrole.

Pour pouvoir maintenir le niveau de vie des Français et la rentabilité de nos acteurs économiques (artisans, commerçants, PME, ETI), nous devons agir en urgence. En effet, dans ce contexte international tendu, la France est vulnérable. L'exécutif a imaginé de nombreux dispositifs plutôt inopérants tels que la vente à perte, abandonnée rapidement, et la vente à prix coûtants, pour laquelle le PDG de TotalEnergies Patrick Pouyanné n'a pas offert de garanties quant à la pérennité de la mesure. Ainsi, il convient d'adopter des solutions pérennes **pour aider les Français et nos acteurs économiques à passer ce troisième choc pétrolier**. Les autres modèles (anglo-saxons et est-asiatiques) donnent des exemples de dispositifs intéressants pour survivre à ce troisième choc pétrolier.

Par **Matthieu Hocque**, Directeur adjoint des Etudes du Millénaire

Crédit photo : [Factory sky architecture outdoors](#). AI generated Image, sous licence [Rawpixel](#).



Le Millénaire est un groupe de réflexion spécialisé sur les questions de politiques publiques. Il est composé d'une centaine 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 PARISET

Vice-présidents: Gilles BÖSINGER et Olivier BODO

Directeur des études : Clement PERRIN

Directeurs adjoints des études: Pierre CLAIRE et Matthieu HOCQUE

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.*