

COURS DU PÉTROLE BRUT ET PRIX À LA POMPE

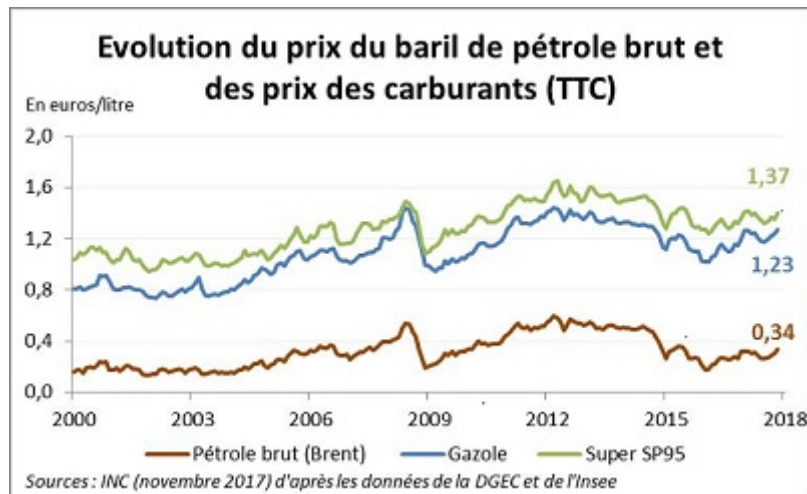
Date de publication : 15/12/2017 - Commerce/services

Quels sont les déterminants du cours du pétrole ? Une baisse du cours du baril de pétrole brut se répercute-t-elle nécessairement sur les prix des carburants ? Qu'en est-il réellement ? Décryptage.

- 1 - Prix du brut et prix à la pompe, quelle corrélation ?
- 2 - Quels facteurs déterminent les prix des carburants en 2017 ?
 - 2.1 - Le cours du pétrole brut
 - 2.2 - La marge brute de raffinage
 - 2.3 - La marge brute de transport-distribution
 - 2.4 - La fiscalité
 - 2.4.1 - La TICPE : un rattrapage par le haut entre gazole et essence
 - 2.4.2 - La TVA
- 3 - Quid de la fiscalité sur les carburants au 1er janvier 2018 et de ses conséquences sur les prix à la pompe ?

1 - Prix du brut et prix à la pompe, quelle corrélation ?

Le graphique ci-dessous retrace les évolutions depuis 2000 du prix du pétrole brut et des prix du gazole et du supercarburant sans plomb 95 (SP95) en France.



Sur l'ensemble de la période, l'évolution des prix des carburants semble suivre la trajectoire du cours du pétrole brut. Il existe en effet une corrélation positive forte entre ces prix (0,94). Ainsi, lorsque le cours du baril augmente, les prix des carburants augmentent, et inversement.

Citons quelques exemples pour alimenter ces propos.

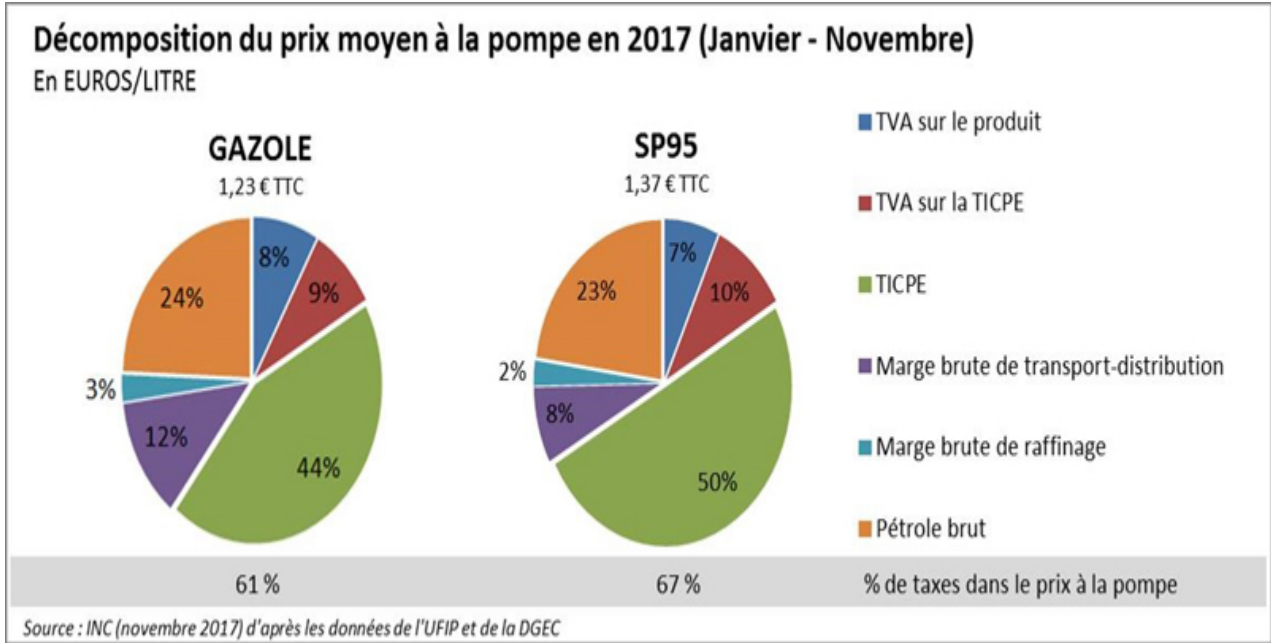
Entre juin 2014 et janvier 2015, le prix du baril de Brent (pétrole brut de la mer du Nord) a baissé de 50 %, passant de 82 € à 41 €. Cette chute se retrouve que partiellement sur les prix à la pompe : les prix du gazole et du SP95 ont respectivement baissé de 16 % et 18 %.

Entre septembre 2016 et septembre 2017, le prix du baril de Brent a cette fois-ci progressé de 12 %, atteignant la barre des 47 €. Le prix du litre de gazole a augmenté de 11 %. Quant au SP95, il a enregistré une hausse de 5 %.

De ce fait, les prix des carburants en France évoluent conjointement avec le cours du pétrole brut, mais dépendent également d'autres facteurs, plus stables, qui lissent leurs variations.

2 - Quels facteurs déterminent les prix des carburants en 2017 ?

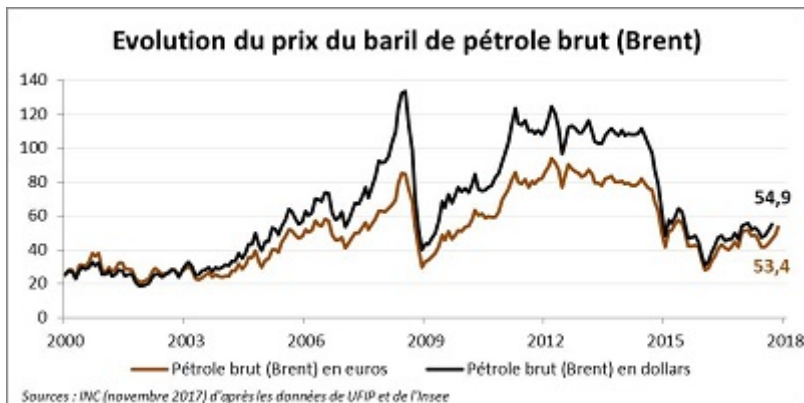
En parallèle des cours du pétrole, d'autres éléments affectent les prix à la consommation des carburants. Le schéma ci-dessous résume les différentes composantes, ainsi que leurs parts dans le prix d'un litre de gazole et d'essence.



2.1 - Le cours du pétrole brut

En 2017, le coût du pétrole brut compte seulement pour près d'un quart du prix des carburants en France. Il se négocie sur les marchés internationaux, notamment à Rotterdam et est déterminé par la loi de l'offre et de la demande. Trois types de pétrole brut sont référencés sur la place financière, en fonction de leur viscosité et de leur teneur en soufre : le Brent, le WTI (West Texas Intermediate) et le Dubai light. Ces trois variétés de pétrole brut sont utilisées comme base de référence et permettent de fixer le prix des autres types de pétrole brut. Le **Brent** est le **brut de référence** sur le **marché européen**.

Depuis l'an 2000, les prix du baril ont connu des variations de grandes amplitudes. Le graphique ci-dessous retrace ces mouvements, exprimés en euros et en dollars.



De nombreux facteurs peuvent influencer les cours du brut, notamment la situation politique des pays exportateurs, que l'on retrouve regroupée autour de l'Opep (Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole). Un cartel créé en 1960 (14 membres qui ne comprend ni la Russie ni les Etats-Unis, 1er et 3ème producteurs mondiaux de pétrole) qui cherche à

réguler les prix du pétrole en fixant un quota de production pour chacun de ses membres, dans le but de préserver leurs intérêts et de prévenir d'un effondrement des prix du pétrole. Dans ce sens, une réduction concertée de la production de la part de ces producteurs entraîne généralement une remontée des cours du pétrole brut.

Malgré cela, le pétrole connaît parfois des chutes majeures, telle que celle observée au second semestre 2014 où le Brent a enregistré une baisse de 41 €. Cette chute des cours de l'or noir s'expliquait par l'abondance de la production aux Etats-Unis (non conventionnelle avec le pétrole de schiste) et par le maintien de la production des pays de l'Opep, alors que la demande mondiale stagnait.

2.2 - La marge brute de raffinage

L'activité de raffinage consiste à produire divers produits pétroliers finis (gazole, essences, fioul domestique, fioul lourd, ?) à partir de pétrole brut. Ces coûts de transformation sont indépendants des cours du baril de brut. La marge brute de raffinage correspond à la différence entre la valorisation d'un panier de produits pétroliers raffinés et le cours du brut. En 2017, elle est relativement faible, représentant seulement entre 2 et 3 % du prix du litre de carburant.

2.3 - La marge brute de transport-distribution

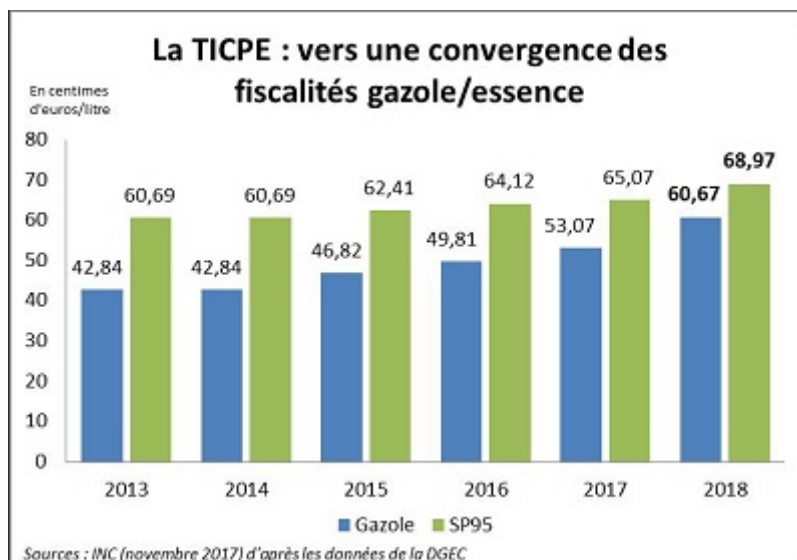
Cette marge couvre les coûts de logistique et de distribution (les coûts de stockages en dépôt, d'acheminement en station-service et d'exploitation du point de vente) ainsi que la marge commerciale du distributeur. Elle est calculée comme la différence entre le prix de vente hors taxes du carburant aux consommateurs et le prix du produit raffiné. En 2017, elle contribue de l'ordre de 12 % dans la formation du prix du gazole et de l'ordre de 8 % dans celle du SP95. Cette marge est indépendante du prix du pétrole brut et du raffinage.

2.4 - La fiscalité

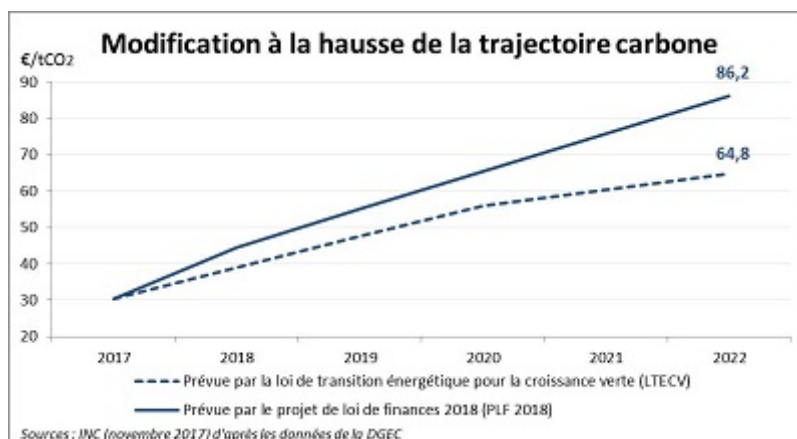
A cela vient s'ajouter la fiscalité, première composante du prix total des carburants. Deux taxes y sont incluses : la TICPE (la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) et la TVA (la taxe sur la valeur ajoutée). Les taxes de l'Etat représentent en moyenne en 2017, 61 % du prix total du gazole contre 67 % du prix total de l'essence, soit plus de la moitié du prix à la pompe.

2.4.1 - La TICPE : un rattrapage par le haut entre gazole et essence

La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques en place depuis 2011 (anciennement TIPP « taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers ») est un **impôt** perçu par l'Etat sur la consommation de produits énergétiques et en particulier sur les produits pétroliers. Cette taxe est prélevée sur les volumes des produits pétroliers vendus et non sur leurs prix de vente. De ce fait, elle ne subit pas l'impact des fluctuations des prix du brut, du raffinage et de la distribution. Son montant est fixe sur une année et est défini par la loi de finances. Les régions peuvent ensuite moduler ce montant, selon une fourchette définie par l'Etat (jusqu'à 0,025 €/l en plus).



Le projet de loi de finances pour 2018 établit le taux de TICPE à 60,67 c€/l pour le gazole et à 68,97 c€/l pour l'essence. Entre 2013 et 2018, l'écart de cette taxe entre gazole et essence s'est nettement réduit : passant de 18,90 c€/l en 2013 à 8,30 c€/l prévu pour 2018. Ceci est le résultat de la mise en place par le gouvernement, d'une politique environnementale visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Dans ce sens, a été introduite en 2014 une composante carbone au sein de la TICPE. Toujours avec cette volonté d'améliorer la qualité de l'air, le gouvernement s'est fixé pour objectif, pour la composante carbone, d'atteindre une valeur de la tonne carbone de 44,6 € en 2018, 55 € en 2019 et de 86,2 € pour 2022 (source : [Dossier de presse projet de loi de finances ? Mercredi 27 septembre 2017](#)). Le 24 octobre 2017, ce projet de loi a été adopté par l'Assemblée nationale (source : [l'article 9 du projet de loi de finance 2018](#)).



Nicolas Hulot, ministre de la Transition énergétique, a ainsi redéfini à la hausse la trajectoire de la composante carbone, estimant que les anciens plafonds n'étaient pas suffisants pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Avec ces nouveaux prix, l'alignement total des fiscalités gazole et essence est prévu pour dans quatre ans. Conjointement, pour accélérer le renouvellement du parc automobile français, le gouvernement offre des aides, telle que la prime à la conversion des véhicules, mesure mise en place au 1er avril 2015. De plus, le projet de loi de finances 2018 prévoit :

- l'intégration des véhicules essence les plus anciens dans le périmètre de la prime,
- l'ouverture de la prime à tous les Français, sans condition de ressources, et le doublement de la prime pour les ménages non imposables (source : [Dossier de presse projet de loi de finances ? Mercredi 27 septembre 2017](#)).

Enfin, les recettes liées à la composante carbone sont réparties entre l'Etat, les régions et les départements. En 2017, ces recettes (1,7 Mds d'euros) ont été affectées au compte d'affectation spécial pour la transition énergétique contribuant ainsi au financement des énergies renouvelables (source : [DGEC](#)).

La TICPE est aujourd'hui la quatrième recette fiscale de l'Etat, derrière la TVA, l'impôt sur les revenus et l'impôt sur les sociétés.

2.4.2 - La TVA

La taxe sur la valeur ajoutée est un impôt perçu par l'Etat et payé par les consommateurs dès qu'ils achètent un produit ou un service. Depuis 2014, la TVA sur les produits pétroliers est fixée à 20 % en métropole, à l'exception de la Corse où le taux est de 13 % (source : DGEC Fiscalité des énergies).

Par ailleurs, **cette taxe** s'applique également à la **TICPE**. Ainsi, une partie de la TVA collectée par l'Etat est constante : la TVA sur la TICPE. En revanche, la TVA sur le produit perçue par l'Etat, est variable et dépend des cours du pétrole brut et des marges de raffinage, transport et distribution.

En 2017, la TVA globale constitue 17 % du prix total du gazole et de l'essence.

3 - **Quid de la fiscalité sur les carburants au 1er janvier 2018 et de ses conséquences sur les prix à la pompe ?**

Comme nous l'avons déjà vu, les prix à la consommation des produits pétroliers reflètent les évolutions de leurs différentes composantes : cours du pétrole brut, marge de raffinage, marge de transport-distribution et fiscalité. Cette dernière est très élevée en France et d'après le projet de loi de finances 2018 va augmenter de l'ordre de 7,6 c€/l pour le gazole et de 3,9 c€/l pour l'essence. Toutes choses égales par ailleurs, la hausse de la fiscalité entraînera une hausse des prix à la pompe.

En revanche, la hausse de la fiscalité peut être compensée par une baisse des autres composantes qui constituent le prix du carburant. Hormis la fiscalité, le facteur le plus volatil dans la formation du prix du carburant reste le cours du pétrole. Celui-ci a progressé de 4 % depuis le début de l'année jusqu'en novembre 2017 (passant de 51,38 €/b en janvier 2017 à 53,43 €/b en novembre 2017). Par ailleurs, le 30 novembre 2017, l'Opep, la Russie et dix autres pays signataires se sont entendus pour prolonger jusqu'à décembre 2018 des accords de réduction de la production (source : Reuters). Par conséquent, pour ces raisons, les prix des carburants devraient très probablement continuer à augmenter en 2018.

L'INC suivra avec attention l'évolution du dossier.

✓ Notre conseil

Vous pouvez retrouver le prix des carburants des stations-services situées dans une zone géographique donnée en consultant le site Internet gouvernemental www.prix-carburants.gouv.fr. Tout exploitant distribuant plus de 500 m3 de carburants par an a l'obligation de renseigner le site sur les prix pratiqués.

✓ Bon à savoir

- > Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)
- > Union Française des industries pétrolières (UFIP)

Léa Bailly,
Economiste à l'institut national de la consommation