

Et le vrai gagnant de la chute des prix du pétrole (n'est...) certainement pas vous quand vous passez à la pompe



Depuis 2014, le cours du prix du pétrole a fortement chuté, passant de 108 dollars en 2014 à 60 dollars fin 2017, soit une baisse de 55%. En contre-partie, l'Insee estime que la baisse de prix à la pompe en 2018 ne sera que de 3%.

Avec Adrien
Pittore

De 108 dollars le baril en 2014 à 60 dollars fin 2017 après être tombé à 31 dollars en janvier 2016, le prix du pétrole a bien diminué. Plusieurs facteurs à cela : d'abord, le marché est inondé. Même si [l'accord de l'Opep](#) (Organisation des pays exportateurs de pétrole) a permis de réguler la surabondance de l'or noir en provenance des pays "membres du cartel", les Etats-Unis ont accusé une très forte surproduction. Malgré les accords, aucun pays ne souhaite réduire sa production de peur de se retrouver seul à proposer des prix plus élevés.

Il faut aussi compter sur une conjoncture économique globale pas toujours au beau fixe. La Chine a vu sa croissance passer à 7,4% fin 2014, puis 6,9% en 2015.

Mais, le consommateur ne profite pas de la chute des prix

Le problème est donc bien ici. Cette baisse des tarifs n'arrive pas jusqu'aux pompes. Ainsi, sur la même période, l'Insee a fait ses calculs et arrive à la conclusion que pour une baisse de 55% du prix du pétrole de 2014 à 2017, le consommateur n'a vu sa facture diminuer que de 6%.

Vous l'aurez compris, il faut regarder du côté des intermédiaires entre le baril et la pompe pour comprendre comment cette baisse n'a pas été plus forte. En fait, ce recul n'a pas pu se répercuter sur les portefeuilles français car les marges du transport et des distributeurs ont augmenté. "Pour le gazole, celles-ci s'établissaient en moyenne à 7,8 c€/L en 2014 (soit 12% du prix hors taxes), tandis que fin 2017, elles s'élèvent à 10,0 c€/L (soit 22 % du prix hors taxes)".

Une baisse compensée par la hausse des taxes

Sur le graphique n°2, on voit bien que plus de la moitié du prix moyen du litre de gazole, sans plomb 95 et fioul domestique, est composé de taxes. D'abord la TVA qui est un impôt proportionnel, devant s'ajuster à la baisse lorsque le prix du pétrole diminue.

Mais il faut aussi prendre en compte la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Cette dernière porte non pas sur le montant directement mais sur les volumes consommés. "À consommation inchangée, le produit de cette taxe n'est donc pas affecté par une hausse ou une baisse du prix au litre."

Aussi, les taxes sur les produits pétroliers ont augmenté au 1er janvier de chaque année depuis 2015, endiguant la chute des prix. Le but étant de réduire la consommation d'énergies fossiles, mais surtout de permettre à l'Etat de revenir à l'équilibre financier.

L'Insee conclut qu'en "tenant compte de la hausse prévue pour janvier 2018 et en considérant 2013 comme année de référence, l'Etat perdrait 1,3 milliard d'euros de TVA en 2018 par rapport à 2013 en raison de la baisse des prix HT". Heureusement, l'Etat va relever la fiscalité indirecte pour un gain de 5,7 milliards d'euros entre 2014 et 2018. "Le gain net pour l'État serait alors de 4,4 milliards d'euros par rapport à l'année de référence 2013."

L'Etat, vrai gagnant de la chute des prix

Dans le rapport, il est dit que la taxe sur les produits pétroliers a davantage augmenté en France que dans le reste de l'Europe. La fiscalité énergétique de l'hexagone est l'une des seules à avoir été relevée (voir tableau ci-dessous).

L'intérêt de la chute des prix pour les pays importateurs est de réduire la facture énergétique des entreprises et d'améliorer la consommation des ménages. Seulement, ce qui est donné d'une main est aussitôt repris par l'Etat qui augmente ses taxes pour compenser son manque à gagner.

Cependant, la baisse du prix du pétrole permet aussi d'équilibrer et d'améliorer la balance commerciale du pays en favorisant des échanges entre pays.

Il faut aussi avoir en tête qu'il s'agit d'un moyen de favoriser la consommation. Sachant que l'argument énergétique seul ne pousse pas à acheter de nouveaux véhicules moins polluants, l'Etat gonfle les taxes pour encourager à acheter une nouvelle voiture moins polluante, aussi soumise à la TVA. Un sacré cercle vicieux donc.

□