Du cours du brut au prix du gazole

1) La question.

Il est des évidences qu'on ne saurait nier.

Par exemple, le fait que l'année 2021 a été plutôt froide à Paris, avec une somme de "*degrés-jours"* enregistrés à l'observatoire de Montsouris en hausse de plus de 20% par rapport à 2020 : ceux qui ne sont pas encore au courant ne vont pas tarder à s'en apercevoir, quand on va leur présenter les factures de chauffage de leur immeuble (heureusement le retentissement sur la consommation d'énergie est généralement loin d'être proportionnel...).

Ou encore, le fait que l'envolée actuelle du prix des carburant coïncide avec celle du cours du brut, qui a brièvement approché son record historique de 2008 avant de revenir vers 100-110 dollars, du moins pour un moment. C'est au vu de cette situation que le gouvernement Castex a soudainement promis le 12 mars de rendre au bon peuple le surcroît de rente fiscale qui allait en résulter au profit de l'État via l'application de la TVA.

Mais, avant qu'on en vienne à de telles extrémités, qui représentent un véritable bol de ciguë pour des administrations droguées à la "*fiscalité verte"* ou, plus familièrement, une façon de manger leur chapeau, qu'en était-il du rapport entre l'évolution du cours du brut et celle du prix à la pompe ?

Telle est la question qu'on va s'efforcer d'éclairer.

2) Deux pistes pour réfléchir.

Citons d'abord *Le Monde*, notre "*arbiter elegantiarum*" des choses morales, qui s'interroge gravement dans un article publié à la fin de janvier 2022 : "*Les taxes sur les carburants ont-elles augmenté « massivement » sous Macron ?"* [(1)] S'appuyant sur des graphiques 2014-2022 qui concernent exclusivement la fameuse TICPE (Taxe Intérieure sur la Consommation de Produits Énergétiques), et qui ont été gracieusement fournis par le ministère de la Transition Écologique, la rédactrice Assma Maad ne tarde pas à dire qu'il "*faut nuancer"*. Négligeant le rôle d'Emmanuel Macron sous l'administration Hollande (à l'Élysée puis aux Finances), et négligeant également les coups de bâton des années fiscales 2016 et 2017, qui ont touché aussi bien le gazole que le sans plomb, Assma Maad conclut que le seul "*emm..."*qu'on puisse imputer au quinquennat Macron est précisément celui que le Président-candidat est bien disposé à assumer : la chasse au diesel, ce vilain canard qui menace la santé des populations urbaines en les inondant de "*particules fines"*. Et de souligner que le processus de revalorisation des taxes sur le gazole avait été lancé depuis longtemps, comme l'attestent les coups de pouce spécifiquement diesel qui ont marqué le seuil des années fiscales 2015 et 2016.

Si, outre la perspective de rentrées fiscales, cette démarche "*punitive"* était soutenue par des intentions "*vertueuses"* à l'égard des modes de motorisation, il faut dire qu'il n'y avait de ce point de vue rien à en attendre du côté du camionnage, dont par ailleurs l'utilité publique ne se discute plus depuis que les camionneurs ont sauvé les "*magasins de première nécessité"* pendant les confinements, et rien non plus du côté des bus longue distance, si typiques de l'Amérique et si chers au cœur d'Emmanuel Macron. Quant à ce qu'on pouvait espérer vis-à-vis de la masse diversifiée des

"*utilitaires légers*", cela demeure plutôt incertain. Ne restait donc qu'une seule cible "*écologique"* nettement identifiée : les automobilistes, dont on pouvait prétendre que, vignette "*crit'air"* aidant, on allait les inciter à changer de motorisation.

Une tout autre piste de réflexion est suggérée par un document plus ancien, publié fin 2017 par un observateur patenté de la consommation [(2)] : l'Institut National de la Consommation (INC). Fondés sur les données INSEE, les graphiques démarrent de l'année 2000 et s'arrêtent en novembre 2017 : la démarche devra donc être actualisée. C'est néanmoins celle que nous reprendrons, et ce, pour deux motifs. D'une part, les graphiques INC rapportent les prix à la pompe au cours du brut, ramené au litre de carburant, ce qui correspond exactement au problème que nous nous posons. D'autre part, la dernière période de la figure INC laisse clairement voir, en 2016 et 2017, un décrochage entre le prix du gazole, qui prend une allure haussière pour se rapprocher du sans-plomb 95, et le cours du brut, qui oscille à nouveau à un étiage bas, tout juste supérieur à son niveau de 2000.

3) Repères.

Pour les prix du carburants à la pompe, on se cantonnera à retenir celui du gazole, à la fois parce que c'est le carburant routier le plus courant, et parce que c'est la cible de la vindicte administrative. Des moyennes mensuelles sont données par l'Insee pour les trente dernières années.

Pour le cours du brut, on a le choix dans l'aire atlantique entre le WTI et le Brent. La cotation du WTI (West Texas Intermediate) se fait dans la petite ville de Cushing (Oklahoma) qui détient un important *hub* de pipelines, et elle est reprise telle quelle à Washington par l'Agence d'Information sur l'Énergie (EIA). Quant au cours du Brent, cet arbitrage fixé à Londres visait initialement la production des premiers gisements mis en exploitation en Mer du Nord dans la seconde moitié des années 1970, une production qui s'est singulièrement accrue depuis lors. C'est ce cours du Brent qu'on retiendra, d'abord parce que c'est plus près de chez nous, et ensuite parce que, dit-on, la moitié des échanges pétroliers mondiaux se régule sur cette base : en tout cas c'est le curseur qui prévaut pour les importations européennes. Et, là encore, l'Insee donne des moyennes mensuelles en euros pour toute la période qui nous intéresse.

Aux fins de comparaison, il faut encore fixer des dates de référence. Les dernières moyennes mensuelles qui précèdent les fureurs de février-mars sont celles de janvier 2022 : elles conviendront assurément pour le gazole. Mais à quelle vitesse les variations du cours du brut se répercutent-elles à la pompe ? Faudrait-il prendre en compte un décalage d'un mois entre la moyenne du brut et celle du gazole ? L'examen des données récentes suggère au contraire que tout se régule dans le mois, le sens des variations à la pompe épousant exactement celui des variations du brut :

	Nov. 2021	Déc. 2021	Janv. 2022
Brent (baril)	71	65,9	76,5
Gazole (litre)	1,57	1,54	1,63

Source : INSEE. Valeurs en euros.

On retiendra donc janvier 2022 comme date "terminale" pour l'une et l'autre de nos variables clés.
Quant à la date de départ, on proposera celle de juillet 2016. Pour ce qui est du cours du brut, on est alors dans une année d'étiage, et le résultat de juillet correspond sensiblement à la moyenne de l'année. Pour ce qui est du prix du gazole, on ne pourra pas nous reprocher de forcer la démonstration, car on laisse ainsi hors-jeu les coups de pouce fiscaux "*anti-diesel"* de janvier 2015 et de janvier 2016.

4) Résultats.

De ce qui précède, on peut construire le tableau suivant :

	Juillet 2016	Janvier 2022	Différentiel
Brent (baril)	41,0	76,5	-
Brent (litre)	0,260	0.481	0,221 (hors TVA)
Gazole (litre)	1,14	1,63	0,49 (TTC)

Source : INSEE. Valeurs en euros.

Après application de la TVA, le différentiel par litre de brut atteint 0,265 euro.
Additionné au tarif initial de 1,14 euros, ce différentiel "justifierait" un prix TTC de 1,405 euro par litre de gazole en janvier 2022.
Or, le prix constaté est de 1,63 euro.
Le problème qu'on s'est posé revient alors à ceci : à quoi correspond la hausse supplémentaire de 0,225 euro contenue dans le prix final payé à la station service ?

5) Discussion.

On admet que le "*cours du Brent"* délivré par l'Insee est effectivement "*brut",* c'est à dire exempt de toute taxation "*européenne", "carbone*" ou autre.
Quatre composantes du prix à la pompe qui constituent autant de possibles gisements de hausse doivent maintenant être évoquées, étant entendu que chacune d'entre elle doit à son tour être lestée de la TVA.
Il s'agit d'une part des taxes spécifiques (ancienne TIPP devenue TICPE), et d'autre part de trois "*marges techniques"* qui incluent les bénéfices des acteurs du pétrole : i) le transport du puits à la raffinerie, ii) la marge de raffinage, iii) la marge de distribution, de la raffinerie à la pompe (stockages, transports, mise à disposition).

i) Le fret vers la raffinerie (pipelines et/ou tankers).
Son impact TTC était estimé à un ou deux centimes d'euro vers 2010. En 2019-2020, l'observation de "*moments de crise"* du fret maritime bruyamment rapportés par les médias ("*sanctions*", accident de Suez...) montre que l'on n'est pas sorti de cette épure traditionnelle. Il n'y a aucune raison de penser que que cette relative stabilité n'ait pas joué jusqu'en janvier 2022, c'est à dire avant qu'on ne reçoive d'éventuels effets de boomerang des "*sanctions massives"* de février-mars.

i) Marge de raffinage.
Cette marge est sujette à d'énormes variations ponctuelles.. Sa moyenne est usuellement évaluée autour de cinq dollars le baril, soit environ trois centimes d'euro HT par litre.
Concernant le Brent, le ministère de la Transition Écologique [(3)] indique qu'elle a varié de zéro à 4,5 centimes d'euro par litre durant les dernières années, avec une stabilisation entre 2,5 et 3 centimes d'octobre 2021 à janvier 2022.
On ne discerne donc à ce niveau aucune trace d'une hausse durable jusqu'au début de 2022.

iii) Marge de distribution.
On accordait traditionnellement au transport final et à la distribution une marge de l'ordre de 8 centimes par litre, dont un centime de bénéfice.

Surprise : un tableau du ministère de la Transition Écologique indique que cette troisième "*marge technique"* aurait approché les 11 centimes dès 2017, et qu'elle aurait dépassé 16 centimes HT par litre en 2020 et 2021 [(4)].
Voilà donc enfin une cause à laquelle on peut attribuer un gonflement du prix à la pompe de l'ordre de 6 à 7 centimes TTC depuis 2017, et éventuellement plus en partant de juillet 2016.

iv) Taxes spécifiques.
Déduisons de notre différentiel de 0,225 euros TTC par litre, cette seule cause haussière durable qu'on a pu identifier dans les "*marges techniques"*. Il subsiste alors un reliquat de hausse de l'ordre de 0,15 à 0,16 euros qui ne peut être imputé qu'au gonflement des taxes spécifiques. Ce résultat est cohérent avec l'estimation proposée par l'article du *Monde* cité plus haut : 13 centimes TTC pour le "*quinquennat Macron"*, étant entendu que, contrairement à notre point de départ de juillet 2016, cette période du "*quinquennat"* fait par définition l'impasse sur le coup de bâton fiscal de janvier 2017.

Ayant ainsi fait le tour de tout ce qui intervient dans la formation du prix à la pompe, on en vient à l'idée que, hors les effets du cours du brut, l'essentiel des autres tendances haussières tient aux taxes. Mais ce n'est toutefois qu'une vue partielle. Le ministère de la Transition Écologique précise en effet qu'en sus des coûts techniques la marge brute "transport-distribution" couvre désormais "*le coût des obligations supportées par les carburants"* :

> "*certificats d'économie d'énergie (CEE), utilisation d'énergies renouvelables dans les transports (taxe incitative à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports-TIRUERT), stocks stratégiques [...]"* [(5)]

Les pétroliers ne se privent pas de faire remarquer que les seuls CEE pèsent aujourd'hui pour près de 5 centimes d'euro dans me prix final TTC du gazole comme du sans-plomb. Ce dispositif a été préconisé par Bruxelles pour assurer la mise en œuvre du "*Protocole de Kyoto*", et l'administration fiscale française à répondu "présent" dès le tournant de 2010. Il s'agit d'une variété de "*bonus-malus"* (une de plus...) dont les consommateurs de carburant sont les payeurs. Les sommes prélevées à la pompe sont censées être employées en "*aides"* pour l'isolation thermique des bâtiments, les pompes à chaleur, etc., soit à l'initiative des pétroliers eux-mêmes, soit via les services de l'État.

Éclairée de cette façon, la mystérieuse hausse de la marge "*technique"* de transport-distribution apparaît brusquement pour ce qu'elle est : le pur produit d'une para-fiscalité "*verte"* qui s'est discrètement introduite dans le jeu depuis plus de dix ans ...et qui n'a cessé de croître. Revenant à notre problème du supplément de hausse qui accompagne la remontée du brut de juillet 2016 à janvier 2022 (une remontée juste interrompue par la paroxysme des confinements), l'interprétation est désormais claire : la totalité de ce supplément doit être imputée aux trouvailles de la "*fiscalité verte"*, entre chasse au diesel et "*aides*" à la "*transition énergétique"*.

6**) Conclusions.**

On sait jusqu'à quel point les machines administratives sont capables de transformer en usines à gaz les prix quelles administrent, jouant ensuite d'un clapet tel jour et d'une dérivation tel autre jour, ce qui a pour effet de rendre à peu près illisibles les facteurs de hausse affectant l'eau, le gaz ou l'électricité. Illisibles, si ce n'est qu'il saute aux yeux que le niveau global de la facture est de plus en plus déconnecté des consommations proprement dites : une bien curieuse manière d'encourager à économiser ces "*ressources rares"*.

Dans le cas des carburants, l'habileté a été double. D'une part, l'administration a fait passer le plus gros des hausses fiscales et para-fiscales dans une période où le cours du brut était globalement bas. D'autre part, on est allé nicher des prélèvements nouveaux au sein d'une "*marge technique*" où personne ne les attendait. Avançant ainsi masqués, les initiateurs de ces grandes manœuvres pouvaient d'abord espérer que "*cela ne se verrait pas à la pompe*", argument maintes fois entendu, et ensuite que, si cela venait à transparaître, l'opinion populaire s'en prendrait aux pétroliers.

Et tout alla pour le mieux jusqu'à ce que ce volcan sous-marin remonte à la surface sous la poussée des cours du brut. Un premier accident de parcours s'est produit en 2018, quand les ambitions fiscales du jeune Président sont malencontreusement venues se greffer sur un moment de revalorisation du brut : ce fut l'épisode des Gilets Jaunes, bientôt suivi du renoncement apparent à un volet majeur d'une "*grande politique*" de verdoiement. Le second accident s'est produit ces dernières semaines, dans le contexte d'une tendance haussière du brut qui pré-existait, et qui s'est trouvée soudainement amplifiée par l'ombre de la guerre.

En pleine période d'élection présidentielle, cela tombait vraiment mal. Comme la perception populaire mettait à nouveau l'émergence du volcan sur le compte des "*taxes*" (d'une façon certes indifférenciée mais, on l'a vu, loin d'être injuste), le gouvernement Castex a réagi en promettant une remise de quinze centimes au litre "*pour quatre mois*". Dans le même mouvement, le gouvernement suggérait aux pétroliers de consentir un "*effort*" de cinq centimes. Total en accorde aussitôt dix : cela devrait entraîner des ventes à perte (en principe interdites par les lois régissant le commerce), mais il faut dire que les ventes au détail dans ses propres stations services ne représentent qu'une part très secondaire du chiffre d'affaires du groupe...

Après cette série de marches et de contre-marches, et au moment où les canons résonnent à nouveau en Europe, ce qui ne peut qu'exciter la sensibilité à fleur de peau des arbitragistes en charge du brut, bien malin qui pourrait dire comment les choses vont évoluer à l'avenir. Reste cependant dès maintenant au bord de la route une victime collatérale de la chasse aux "*particules fines*" : la firme Peugeot, ce fleuron des industries productives françaises qui s'était fait une spécialité de la motorisation diesel.

Jean-Claude Croizé
Mars 2022

Sources :
(1) Assma Maad : "*Les taxes sur les carburants ont-elles augmenté «massivement» sous Macron ?*"
www.lemonde.fr/les-decodeurs, 28 janvier 2022.
(2) INC : "*Cours du pétrole brut et prix à la pompe*"
www.inc-conso.fr, 15 décembre 2017.
(3) Ministère de la Transition Écologique : "*Prix des produits pétroliers*"
www.ecologie.gouv.fr/prix-des-produits-petroliers, 10 mars 2022.
(4) et (5) Même source.

Postface

Le corps du texte qui précède a été établi d'après les données disponibles en février, c'est à dire celles de janvier 2022

Or, comme chacun a pu le voir, il s'est produit un choc spécifique sur le gazole à partir des derniers jours de février. Depuis plusieurs années la montée des taxes sur le gazole avait eu pour effet de ramener le prix de celui-ci au voisinage du sans-plomb, conformément aux vœux du gouvernement. Mais le nouveau choc de cette fin de février a produit un résultat inconnu jusqu'alors : le litre de gazole à la pompe a brusquement dépassé de 10 à 20 centimes le sans-plomb 95, et même le sans-plomb 98, bref, les diverses variétés d'essence.

La source de cette révolution des prix relatifs se trouve dans l'évolution de la "*cotation Rotterdam",* qui fixe le prix des produits raffinés qu'on fournit aux distributeurs d'Europe de l'Ouest. Le 25 mars, cette "*cotation"* s'établit en effet à 0,963 euro le litre de gazole, contre 0,772 euro pour le sans-plomb 95 (source : UFIP).

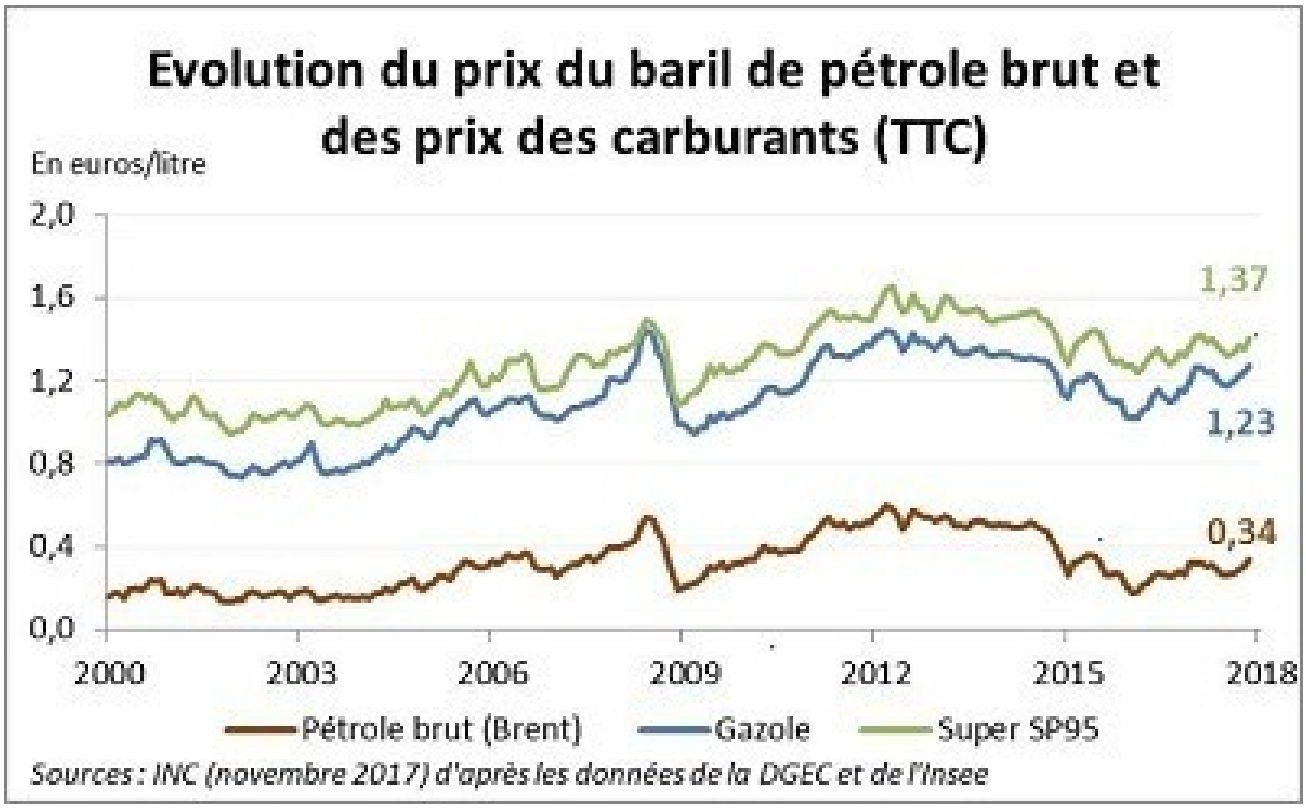
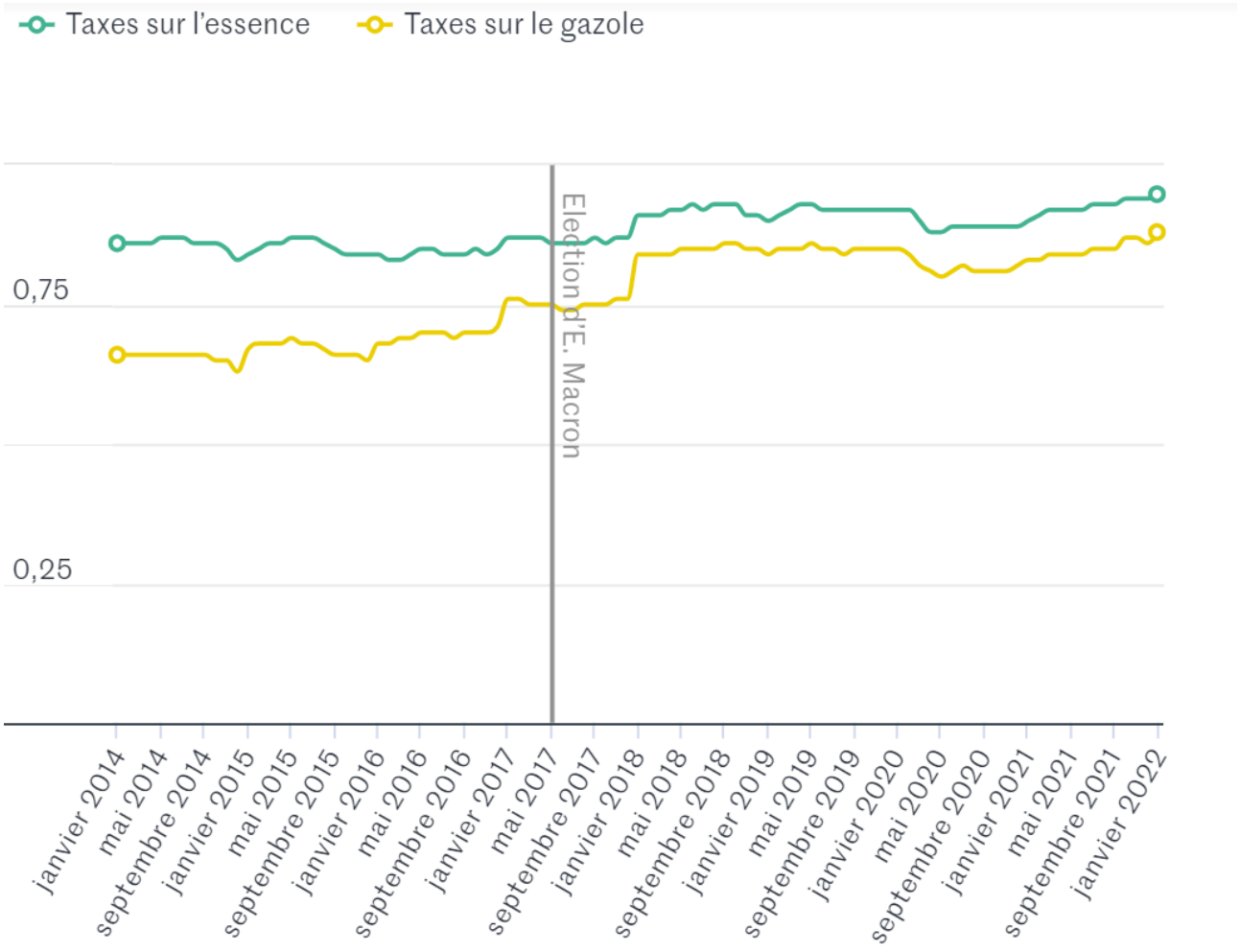
Il est certes de tradition que le prix du gazole en sortie de raffinerie soit plus élevé que celui des "*essences légères".* Cela tient aux conditions spécifiques d'extraction du gazole à partir du brut, mais la différence se limitait usuellement à quelques centimes par litre. Qu'est-ce qui a subitement pu faire bondir ce différentiel dans un contexte où la demande est peu susceptible de variations spontanées à court terme, puisqu'elle est captive des modes de motorisation ? Une taxe nouvelle qui aurait été introduite par maladresse en plein mouvement de hausse des carburants, que ce soit en vue de "*protéger la planète*" ou, plus prosaïquement, afin de trouver un moyen de financer le "*plan de relance européen post-covid"* autrement que par une pure inflation monétaire ?

À examiner les rumeurs qui se font autour de la "*cotation Rotterdam", i*l semble bien que la source de l'événement soit cette fois d'une autre nature. L'Europe importe en effet non seulement du pétrole brut, mais aussi du gazole pour plusieurs dizaines de millions de tonnes par an ...et un quart de ce gazole importé proviendrait de Russie. Même si le gouvernement russe a affirmé qu'il honorerait ses engagements de livraison en dépit de son intervention en Ukraine, les arbitragistes de Rotterdam ont été saisis par la crainte de voir des "*sanctions"* euro-américaines interdire prochainement l'importation de gazole russe. Concevant qu'il en résulterait un déséquilibre immédiat entre offre et demande, ils ont agi comme à leur habitude en pareil cas : ils ont aussitôt lesté la cotation du gazole d'une sorte de "*prime de risque".* Anticipant un "*événement possible",* ils en ont créé les conséquences en matière de prix : ainsi vont les "*anticipations créatrices"* de ceux qui régissent le monde à partir des "*salles de marché".*

En résumé, ce que les captifs du diesel ont pris dans la figure, c'est l'effet boomerang d'une "*sanction"* euro-américaine dont on imagine la possibilité ...mais qui pourrait ne jamais s'inscrire dans les faits.

31 mars 2022.

Annexe I : graphique INC de décembre 2017



Annexe II : graphique du Ministère de l'Écologie, relayé par "*Le Monde*"en janvier 2022