
Prix et taxes de l'essence et du diesel dans les pays industrialisés

Romain Davoust

Octobre 2008



L'Ifri est, en France, le principal centre indépendant de recherche, d'information et de débat sur les grandes questions internationales. Créé en 1979 par Thierry de Montbrial, l'Ifri est une association reconnue d'utilité publique (loi de 1901). Il n'est soumis à aucune tutelle administrative, définit librement ses activités et publie régulièrement ses travaux. L'Ifri associe, au travers de ses études et de ses débats, dans une démarche interdisciplinaire, décideurs politiques et économiques, chercheurs et experts à l'échelle internationale.

Avec son antenne à Bruxelles (Ifri-Bruxelles), l'Ifri s'impose comme un des rares *think tanks* français à se positionner au coeur même du débat européen.

Les opinions exprimées dans ce texte n'engagent que la responsabilité des auteurs.

ISBN : 978-2-86592-391-5
© Tous droits réservés, Ifri, 2008

Ifri
27 rue de la Procession
75740 Paris Cedex 15
Tél. : 33 (0)1 40 61 60 00
Fax : 33 (0)1 40 61 60 60
Email : ifri@ifri.org

Ifri Bruxelles
Rue Marie-Thérèse, 21
1000 - Bruxelles. Belgique.
Tél. : 00 + (32) 2 238 51 10
Email: info.bruxelles@ifri.org

Site internet: ifri.org

Gouvernance européenne et géopolitique de l'énergie

Le programme « Gouvernance européenne et géopolitique de l'énergie » de l'Ifri veut contribuer à l'émergence d'une vision cohérente pour une politique énergétique et climatique durable au travers de séminaires, débats et publications. Le programme produit de nombreux textes policy oriented abordant aussi bien les questions économiques que stratégiques et politiques.

Notes de l'Ifri (sur ifri.org)

The European Gas and Oil Market. The Role of Norway, F. Harbo

Sécurité énergétique en Méditerranée occidentale : nouveaux facteurs, nouvelles politiques. Un regard espagnol, A. Mañé-Estrada

Le "Paquet énergie et climat" du 23 janvier 2008 : un tournant pour l'Europe de l'énergie, Michel Cruciani, J. H. Keppler, C. Kérébel

Le Débat sur les propositions législatives de la Commission européenne concernant l'énergie, C. Kérébel

Les Filières nucléaires, P. Bacher

Gas Price Formation, Structure and Dynamics, R. Davoust

Turning a Weakness into a Strength : A Smart External Energy Policy for Europe, C. van der Linde

Regards sur la politique européenne intérieure et extérieure de l'énergie, J. Lesourne

L'Iran : exportateur de gaz ?, Cl. Therme

Enjeux énergétiques en Asie, V. Niquet

L'Iran : une puissance énergétique (ré)émergente, D. Bauchard, Cl. Therme

La Sécurité des approvisionnements énergétiques en Europe : principes et mesures, J. H. Keppler

Études (support imprimé)

Tome 4. Gaz et Pétrole vers l'Europe, S. Nies, 218 pages

Tome 3. The External Energy Policy of the European Union, dirigé par J. Lesourne, 135 pages

Tome 2. L'énergie nucléaire et les opinions publiques européennes, dirigé par J. Lesourne, 141 pages

Tome 1. Abatement of CO₂ Emissions in the European Union, dirigé par J. Lesourne et J. H. Keppler, 156 pages

L'édito du programme énergie est également accessible sur la page énergie du site www.ifri.org.

Sommaire

INTRODUCTION	3
ESSENCE NORMALE	6
ESSENCE SANS PLOMB 95	9
ESSENCE SANS PLOMB 98	11
LE CAS DU DIESEL	13
PRIX ET TAXES DEPUIS 2000	16
Dans l'OCDE	16
En Europe	17
Cours pétroliers et taxation	18
Comparatif États-Unis/Union européenne	19
CONCLUSION	21

Introduction

La présente étude s'intéresse au niveau des prix et des taxes du carburant automobile dans les pays industrialisés, membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)¹, et ce, dans une optique comparative. Les carburants considérés ici sont l'essence et le diesel, appelé aussi gazole². La principale source d'information statistique est la publication de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), *Energy Prices and Taxes* (2^e trimestre 2008), dont proviennent l'ensemble des chiffres affichés dans nos tableaux et graphiques.

Nous passerons successivement en revue les catégories de carburant sans plomb suivantes :

- essence normale (*regular*) avec un indice d'octane RON de 91 et parfois 92³ ;
- sans plomb 95 (SP 95) (*premium*), avec un indice d'octane RON de 95 et parfois 96 ;
- sans plomb 98 (SP 98) (*premium*), avec un indice d'octane RON de 98 et parfois 97 ;
- diesel professionnel : compagnies routières, etc. ;
- diesel particuliers : ménages.

Les carburants avec plomb, du fait de leur inconvénient écologique, sont commercialement pénalisés (taxation supérieure). Ils sont moins répandus à travers l'OCDE, ont tendance à se raréfier et sont en voie de disparition. Aussi, le cas de l'essence avec plomb ne sera guère abordé dans cette étude.

Le prix à la pompe du carburant automobile (c'est-à-dire le prix au détail ou encore prix au consommateur) se décompose généralement en divers coûts, marges et taxes. Ces différents

Romain Davoust est doctorant en sciences économiques à l'Université Paris-Dauphine.

1 À l'exception de l'Islande et de la Grèce (dont les prix récents sont indisponibles). Il faut aussi signaler que l'OCDE regroupe, outre les vieux pays industrialisés, certains nouveaux pays industrialisés, pays émergents ou en transition (Mexique, Turquie, Corée du Sud, République tchèque, etc.).

2 Les prix du GPL et des biocarburants ne sont pas étudiés ici.

3 Indice d'octane recherche (research octan number), qui mesure le prorata d'octane dans le mélange de carburant, ce qui détermine le comportement du combustible dans le moteur (disponible sur : <fr.wikipedia.org/>).

éléments correspondent aux maillons successifs de la chaîne technico-économique du pétrole, chaîne qui va « du puits à la pompe » : coût de production du pétrole, fiscalité des pays producteurs, coût de transport du brut, coût de raffinage, coût de distribution, marge des entreprises pétrolières, taxes du pays consommateur.

Au-delà des spécificités nationales, la fiscalité des pays consommateurs consiste surtout en deux types de taxes : les taxes spécifiques sur les produits pétroliers (il s'agit de « droits d'accise », tels que la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers [TIPP] en France) et les taxes générales de vente (s'appliquant indifféremment à l'ensemble des biens de consommation, comme la taxe sur la valeur ajoutée [TVA]). D'autres taxes sur l'essence existent, notamment celles, parfois substantielles, perçues au titre de l'usage de l'infrastructure routière par l'automobiliste (ce qui revient à dire qu'elles sont destinées à financer les équipements routiers).

Il faut opérer une distinction importante pour le restant de l'étude. Les taxes d'accise (*excise tax*) ou de transport sont exprimées officiellement par un taux fixe (centimes prélevés par litre) et ne visent de fait que les volumes vendus⁴. En revanche, comme sa dénomination l'indique, la TVA s'applique à la valeur nominale de l'essence, autrement dit à son prix, et se retrouve de fait proportionnée au coût économique du carburant.

Au sein de cette étude, par simplification, le prix total sera scindé en deux composantes principales :

- le prix avant taxes⁵, ou prix pré-taxes, ou prix hors taxes⁶, ou encore prix de base ;
- la composante taxes, c'est-à-dire le montant nominal total de taxes ponctionné par la puissance publique du pays consommateur.

Il faut noter que, du simple fait de la présence d'une fiscalité forfaitaire (droits d'accise, droits routiers) dans la structure tarifaire, la proportion totale de taxes dans le prix à la pompe va avoir tendance à baisser lorsque les cours pétroliers se renchérissent sur les marchés internationaux (toutes choses égales par ailleurs).

Nous nous intéresserons ainsi au prix final des carburants, au prix de base (avant taxation), à la composante taxes, ainsi qu'aux proportions entre ces trois variables. Les prix et taxes seront exprimés dans une même unité, dollar/litre (ou dollar/tonnes d'équivalent

⁴ Ce taux d'accise est généralement différencié en fonction des propriétés écologiques des carburants (teneur en soufre) ou selon l'utilisateur final (entreprises/particuliers pour le diesel).

⁵ Équivaut au prix de gros du carburant si l'on soustrait les coûts de distribution, relativement faibles.

⁶ N.B. : dans cette étude, nous entendons par « prix hors taxes » non pas le prix hors TVA classique mais plus simplement le prix avant les prélèvements publics par les autorités du pays consommateur.

pétrole [tep] dans la dernière partie), le tout en termes courants de la période (valeurs nominales).

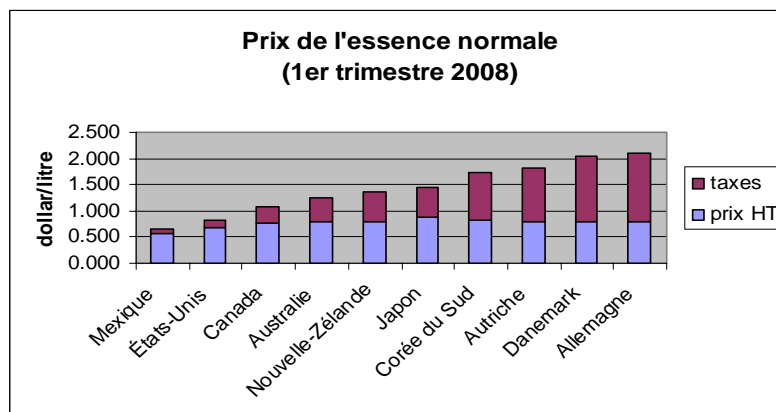
C'est ainsi que dans un premier temps, dans une analyse statique, nous réaliserons une comparaison du niveau actuel des prix et taxes de l'essence et du diesel⁷ entre les divers pays membres de l'OCDE. Dans un second temps, dans une optique plus dynamique, nous examinerons les diverses trajectoires depuis les années 2000⁸ (corrélation avec le « troisième choc pétrolier » notamment).

⁷ Soit les valeurs moyennes sur le 1^{er} trimestre 2008.

⁸ Soit les valeurs annuelles moyennes depuis l'année 2000.

Essence normale

Graphique 1



Cet échantillon, même s'il est réduit, révèle dans l'absolu plusieurs constantes très générales sur les prix des carburants automobiles. Tout d'abord, les coûts du carburant varient peu entre les pays car brut et dérivés pétroliers s'échangent sur des marchés internationaux ; les différences de prix au consommateur s'expliquent donc surtout par la variabilité des politiques fiscales nationales. C'est véritablement le poids des prélèvements publics qui, par addition au prix de base, produit les écarts de prix à la pompe (graphique 1).

Du fait d'une fiscalité imposante, les tarifs de l'essence sont notoirement élevés dans la région européenne, avec ici en exemple l'Allemagne, l'Autriche et le Danemark au voisinage de 2 dollars par litre. En revanche, les tarifs les plus bas de l'OCDE se rencontrent en Amérique du Nord, où ils se rapprochent du coût du brut (0,57 dollar/litre)⁹. Notons ainsi les prix du carburant particulièrement modiques au Mexique, où la légèreté des taxes correspond au fait que ce pays exerce volontairement une forme de subventionnement du fuel au consommateur¹⁰. L'essence est également peu chère aux États-Unis et au Canada, malgré leur système de double imposition

⁹ En moyenne pour le brut importé dans l'AIE au 1^{er} trimestre 2008.

¹⁰ *International Fuel Prices (IFP)*, 2007. Disponible sur : www.gtz.de/en/themen/umwelt-infrastruktur/transport/10285.htm.

(au niveau fédéral ainsi qu'au niveau de l'État ou de la province¹¹). Aux États-Unis, la taxation consiste essentiellement en une taxe sur les autoroutes, d'environ 0,10 dollar par litre.

L'Australie pratique également la double imposition mais il peut y avoir des remises (*tax credits*). En Nouvelle-Zélande, en plus de l'accise et de la TVA, il existe une taxe spécifique d'un peu moins de 0,10 dollar par litre, destinée à un fonds public de mutualisation contre les accidents.

Les prix à la pompe en Corée du Sud et, dans une moindre mesure, au Japon sont parmi les plus hauts de la zone Asie-Océanie, en raison d'une ponction substantielle de la part des autorités. En Corée du Sud, les droits de transport sont considérables. Au Japon, en plus de la taxe normale sur l'essence, il existe depuis trois décennies une surtaxe qui, du fait de son caractère juridique provisoire, fait l'objet depuis d'une reconduction régulière par le Parlement.

Ainsi, au sein des pays industrialisés, les prix de gros étant du même ordre, les tarifs finaux de l'essence peuvent être classifiés à l'heure actuelle en trois groupes, selon l'orientation de la politique fiscale :

- les pays à tarif modéré en raison d'une fiscalité accommodante : zone nord-américaine, comprenant le Mexique, les États-Unis et, dans une certaine mesure, le Canada ;
- les pays à tarif élevé : zone européenne, où les taxes peuvent dépasser facilement 1 dollar par litre ;
- les pays à tarif intermédiaire : zone Asie-Océanie, c'est-à-dire le Japon, la Corée du Sud, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, avec des taux de prélèvements situés à mi-chemin entre les États-Unis et l'Europe.

Ces trois groupes de pays¹² s'articulent ainsi autour de deux paliers de référence : le prix à la pompe aux États-Unis et le prix à la pompe le moins élevé d'Europe¹³.

¹¹ Voire à l'échelon municipal dans le cas canadien.

¹² Il s'agit là d'une classification subjective, réalisée pour les besoins méthodologiques de l'étude, car le Japon et la Corée du Sud pourraient être rangés dans la catégorie « tarifs élevés », de même que le Canada peut être rattaché au groupe intermédiaire.

¹³ Il s'agit en gros des paliers retenus par l'IFP. Le prix le moins cher dans l'Union européenne est souvent celui du Luxembourg, qui pratique délibérément une politique fiscale d'attractivité.

Tableau 1. Structure tarifaire de l'essence normale

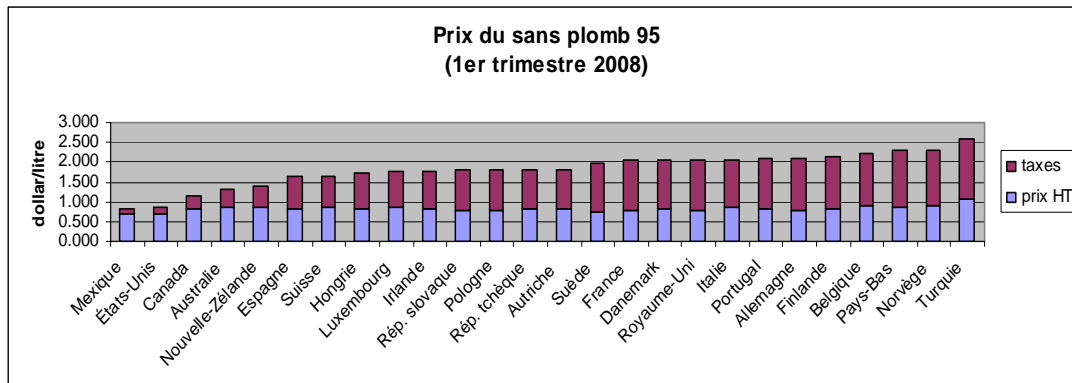
Normal	Prix ht	Taxes	Prix final	Taxes/prix final		Taxes/prix ht	
					(%)		(%)
Mexique	0,571	0,085	0,656	Mexique	13	Mexique	15
États-Unis	0,687	0,133	0,82	États-Unis	16	États-Unis	19
Canada	0,758	0,322	1,08	Canada	30	Canada	42
Australie	0,786	0,457	1,243	Australie	37	Australie	58
N.-Zélande	0,804	0,550	1,354	Japon	40	Japon	66
Japon	0,876	0,581	1,457	N.-Zélande	41	N.-Zélande	68
Corée S.	0,823	0,910	1,733	Corée S.	53	Corée S.	111
Autriche	0,807	1,010	1,817	Autriche	56	Autriche	125
Danemark	0,807	1,232	2,039	Danemark	60	Danemark	153
Allemagne	0,786	1,328	2,114	Allemagne	63	Allemagne	169

Sur le tableau 1, le classement des pays par prix au détail recoupe logiquement le classement en termes de poids fiscal. Rapportée au prix au consommateur, la ponction est ainsi la plus faible en Amérique du Nord (16 % du prix à la pompe aux États-Unis) et la plus forte en Europe (supérieure ici à 50 % du prix final), les pays d'Asie-Océanie s'intercalant entre ces deux extrêmes avec une fiscalité moyenne. Il en est de même pour les prélèvements lorsqu'ils sont calculés en fonction des prix pré-taxes¹⁴ : au Mexique et aux États-Unis, les taxes occasionnent un incrément de 15-20 % par rapport au prix de base, tandis qu'au Danemark et en Allemagne, celui-ci est de 150-170 % environ.

¹⁴ Étant donné la relative homogénéité des prix de l'essence avant taxation.

Essence sans plomb 95

Graphique 2



La cherté du carburant automobile européen est récurrente indépendamment du carburant en question : au Mexique et aux États-Unis, le SP 95 tourne autour de 0,8 dollar/litre à la pompe, tandis qu'en Europe, les tarifs commencent à 1,6 dollar/litre (graphique 2). Plus généralement, le Mexique et les États-Unis possèdent des niveaux similaires de prix de l'essence, les tarifs européens leur étant doublement supérieurs.

À l'intérieur même de la région européenne, la distribution continentale des prix, de 1,65 dollar/litre en Espagne à 2,6 dollars en Turquie, est relativement ample (tableau 2). Cette disparité importante des prix à la pompe procède surtout d'une hétérogénéité des taux d'accises. Par ailleurs les prix de l'essence sont souvent plus modérés dans les pays de l'Est : le SP 95 se monte ainsi à seulement 1,7-1,8 dollar environ en Autriche, en Hongrie, en Pologne, en République slovaque et en République tchèque¹⁵. Une opposition tarifaire entre Europe du Nord et du Sud n'est en revanche guère pertinente.

Les tarifs finaux en Turquie sont parmi les plus onéreux de la planète¹⁶. Pour cause, depuis 1995, l'État turc a fortement augmenté

¹⁵ Les prix à la pompe sont encore plus faibles dans les États baltes (non membres de l'OCDE).

¹⁶ Avec ceux de la Norvège et de l'Islande.

ses prix du carburant afin de compenser la baisse des rentrées fiscales réelles causée par une inflation galopante¹⁷.

Tableau 2. Structure tarifaire du sans plomb 95

SP 95	Prix HT	Taxes	Prix final	Taxes/Prix final		Taxes/Prix HT	
Mexique	0,706	0,106	0,812	Mexique	13	Mexique	15
États-Unis	0,718	0,133	0,851	États-Unis	16	États-Unis	18
Canada	0,830	0,315	1,145	Canada	28	Canada	38
Australie	0,851	0,465	1,316	Australie	35	Australie	55
N.-Zélande	0,849	0,555	1,404	N.-Zélande	40	N.-Zélande	65
Espagne	0,823	0,826	1,649	Suisse	49	Suisse	95
Suisse	0,849	0,805	1,654	Espagne	50	Espagne	100
Hongrie	0,808	0,900	1,708	Luxembourg	52	Luxembourg	110
Luxembourg	0,846	0,928	1,774	Hongrie	53	Hongrie	111
Irlande	0,807	0,979	1,786	R. tchèque	54	R. tchèque	119
R. slovaque	0,800	0,989	1,789	Autriche	55	Irlande	121
Pologne	0,777	1,014	1,791	Irlande	55	R. slovaque	124
R. tchèque	0,824	0,982	1,806	R. slovaque	55	Autriche	124
Autriche	0,814	1,011	1,825	Pologne	57	Pologne	130
Suède	0,745	1,241	1,986	Italie	58	Italie	137
France	0,795	1,249	2,044	Turquie	59	Turquie	144
Danemark	0,816	1,235	2,051	Belgique	60	Portugal	148
Roy.-Uni	0,765	1,302	2,067	Danemark	60	Belgique	148
Italie	0,874	1,196	2,07	Portugal	60	Danemark	151
Portugal	0,842	1,243	2,085	France	61	France	157
Allemagne	0,786	1,328	2,114	Norvège	61	Norvège	159
Finlande	0,806	1,331	2,137	Finlande	62	Pays-Bas	162
Belgique	0,894	1,324	2,218	Pays-Bas	62	Finlande	165
Pays-Bas	0,878	1,421	2,299	Allemagne	63	Suède	167
Norvège	0,894	1,423	2,317	Roy.-Uni	63	Allemagne	169
Turquie	1,066	1,533	2,599	Suède	63	Roy.-Uni	170

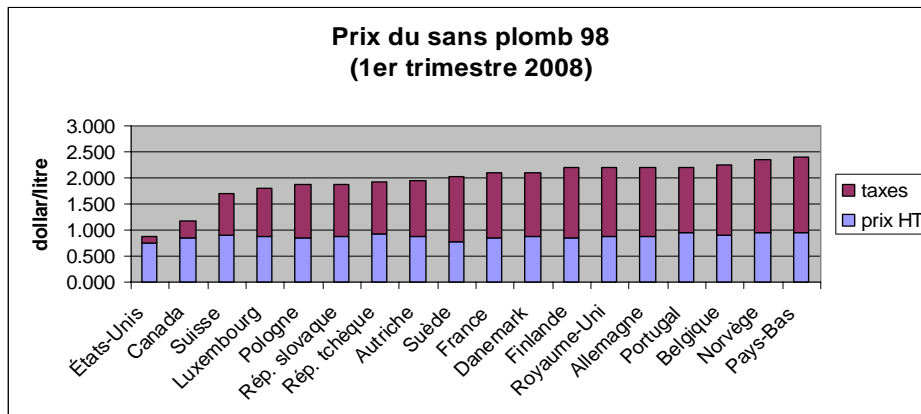
Là encore, le facteur déterminant des différences internationales de prix demeure la composante fiscale. En effet, les prix avant taxation sont du même ordre (compris entre 0,7 dollar/litre et 0,9 dollar excepté la Turquie), mais l'importance des prélèvements est très lourde en Europe, où la seule somme des taxes excède le prix pré-taxes, jusqu'à + 70 % au Royaume-Uni (tableau 2). Ainsi, dans la région européenne, les taxes sont supérieures à 0,8 dollar/litre et dépassent 1,2 dollar en France, en Allemagne, au Royaume-Uni de même que dans les pays nordiques.

Dans ces conditions, le pourcentage de prélèvements publics en Europe constitue au moins la moitié du tarif à la pompe et peut atteindre jusqu'à près des deux tiers dans les pays septentrionaux.

¹⁷ IFP.

Essence sans plomb 98

Graphique 3



La tarification du SP 98 affiche peu de différences en niveau ou en structure comparée à celle du SP 95 : les prix à la pompe sont de même grandeur et la fiscalité similaire. Seulement, le prix avant taxation du SP 98 est légèrement plus coûteux que le SP 95 vu la nuance de qualité de l'essence.

Le cas de la Norvège et du Royaume-Uni mérite commentaire. Ces deux pays présentent de prime abord un paradoxe au sens où, bien qu'ils soient producteurs de pétrole, leurs tarifs au consommateur sont parmi les plus élevés d'Europe et même du monde. En Norvège, cela s'explique par une fiscalité pétrolière qui se veut écologique, tandis qu'au Royaume-Uni, l'introduction d'une taxation indexée (*tax escalator*) dans les années 1990¹⁸ a fait passer les tarifs britanniques des dernières places européennes aux toutes premières actuellement¹⁹.

Quoi qu'il en soit, au sein de l'Union européenne (UE), l'hétérogénéité tarifaire et fiscale des carburants (tableau 3) pose un évident problème concurrentiel et institutionnel.

¹⁸ Abolie depuis.

¹⁹ Source disponible sur : <www.petrolprices.com/fuel-tax.html>.

Tableau 3. Structure tarifaire du sans plomb 98

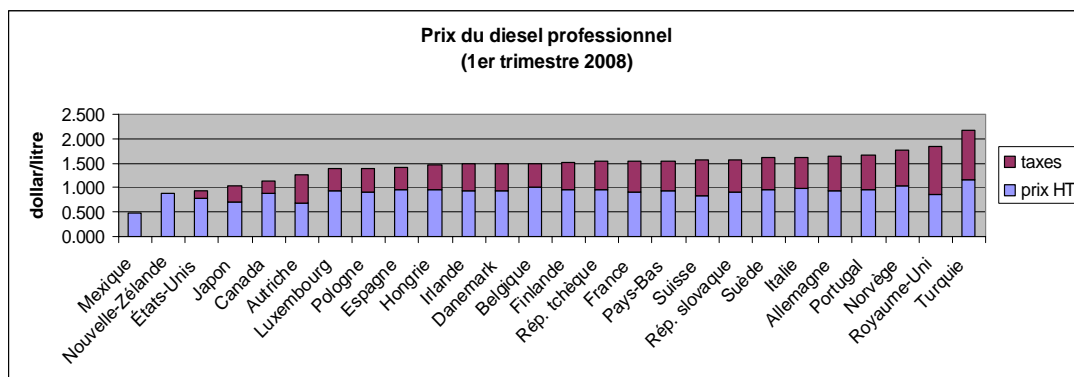
SP 98	Prix HT	Taxes	Prix final	Taxes/prix final		Taxes/prix HT	
					(%)		(%)
États-Unis	0,747	0,133	0,88	États-Unis	15	États-Unis	18
Canada	0,846	0,337	1,183	Canada	29	Canada	40
Suisse	0,895	0,809	1,704	Suisse	48	Suisse	90
Luxembourg	0,863	0,938	1,801	Luxembourg	52	R. tchèque	108
Pologne	0,853	1,031	1,884	R. tchèque	52	Luxembourg	109
R. slovaque	0,883	1,004	1,887	R. slovaque	53	R. slovaque	114
R. tchèque	0,928	1,002	1,93	Autriche	55	Pologne	121
Autriche	0,875	1,066	1,941	Pologne	55	Autriche	122
Suède	0,774	1,248	2,022	Portugal	57	Portugal	133
France	0,842	1,252	2,094	Belgique	59	Danemark	144
Danemark	0,863	1,247	2,11	Danemark	59	Belgique	146
Finlande	0,854	1,342	2,196	France	60	Norvège	148
Roy.-Uni	0,878	1,322	2,2	Norvège	60	France	149
Allemagne	0,865	1,341	2,206	Pays-Bas	60	Pays-Bas	150
Portugal	0,949	1,263	2,212	Roy.-Uni	60	Roy.-Uni	151
Belgique	0,912	1,330	2,242	Allemagne	61	Allemagne	155
Norvège	0,953	1,405	2,358	Finlande	61	Finlande	157
Pays-Bas	0,956	1,435	2,391	Suède	62	Suède	161

Le cas du diesel

Le diesel constitue un produit pétrolier plus coûteux à raffiner, ce qui transparaît dans la supériorité de son prix de gros par rapport à l'essence. Mais, d'un autre côté, l'imposition publique du diesel se trouve relativement allégée puisque ce carburant est utilisé plutôt par les entreprises tandis que l'essence est surtout consommée par les particuliers²⁰. Les États pratiquent de plus fréquemment une segmentation fiscale entre usage professionnel du diesel et usage privé.

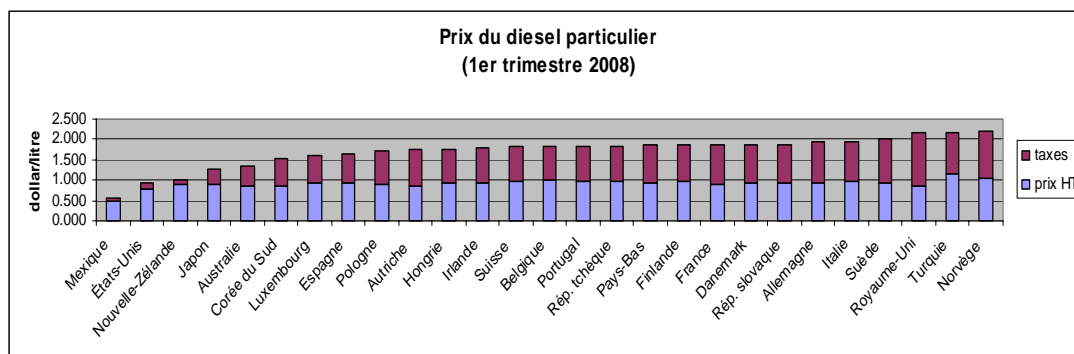
Au Mexique, les prix au détail du diesel sont exceptionnellement faibles pour un pays de l'OCDE : 0,48 dollar/litre pour l'entreprise, 0,55 dollar pour le particulier (graphiques 4a et 4b). En Nouvelle-Zélande, le diesel professionnel est exempté de taxes²¹ et le diesel privé imposé de façon minimale (11 % du prix total). En Europe, il y a des différences considérables de fiscalité du diesel entre pays européens, ce qui entraîne des écarts importants de prix à la pompe : les tarifs au détail du diesel professionnel s'échelonnent entre 1,25 dollar/litre en Autriche et 1,85 dollar au Royaume-Uni, créant des distorsions de concurrence (tableaux 4a et 4b).

Graphique 4a



²⁰ Pour raison, l'avantage économique de rouler au diesel croît avec le kilométrage parcouru.

²¹ Mais, au-dessus d'un certain poids, les véhicules sont astreints à une taxe routière.

Graphique 4b

Tableau 4a. Structure tarifaire du diesel professionnel

Diesel professionnel	Prix HT	Taxes	Prix final	Taxes/prix final		Taxes/prix HT	
Mexique	0,481	-	0,481	Mexique	-	Mexique	-
N.-Zélande	0,878	0,003	0,881	N.-Zélande	0	N.-Zélande	0
États-Unis	0,795	0,137	0,932	États-Unis	15	États-Unis	17
Japon	0,698	0,341	1,039	Canada	22	Canada	28
Canada	0,889	0,252	1,141	Belgique	32	Belgique	47
Autriche	0,680	0,581	1,261	Espagne	32	Espagne	48
Luxembourg	0,937	0,456	1,393	Japon	33	Luxembourg	49
Pologne	0,901	0,500	1,401	Luxembourg	33	Japon	49
Espagne	0,951	0,456	1,407	Hongrie	35	Hongrie	54
Hongrie	0,950	0,509	1,459	Finlande	36	Pologne	56
Irlande	0,923	0,556	1,479	Pologne	36	Finlande	57
Danemark	0,933	0,548	1,481	Danemark	37	Danemark	59
Belgique	1,020	0,480	1,5	Irlande	38	Irlande	60
Finlande	0,967	0,549	1,516	R. tchèque	38	R. tchèque	61
R. tchèque	0,960	0,583	1,543	Italie	39	Italie	64
France	0,902	0,645	1,547	Pays-Bas	40	Pays-Bas	67
Pays-Bas	0,930	0,623	1,553	Norvège	41	Suède	70
Suisse	0,838	0,725	1,563	Suède	41	Norvège	70
R. slovaque	0,920	0,658	1,578	France	42	R. slovaque	72
Suède	0,949	0,663	1,612	R. slovaque	42	France	72
Italie	0,989	0,638	1,627	Allemagne	43	Portugal	74
Allemagne	0,932	0,709	1,641	Portugal	43	Allemagne	76
Portugal	0,959	0,708	1,667	Autriche	46	Autriche	86
Norvège	1,037	0,723	1,76	Suisse	46	Suisse	87
Roy.-Uni	0,858	0,996	1,854	Turquie	47	Turquie	89
Turquie	1,151	1,029	2,18	Roy.-Uni	54	Roy.-Uni	116

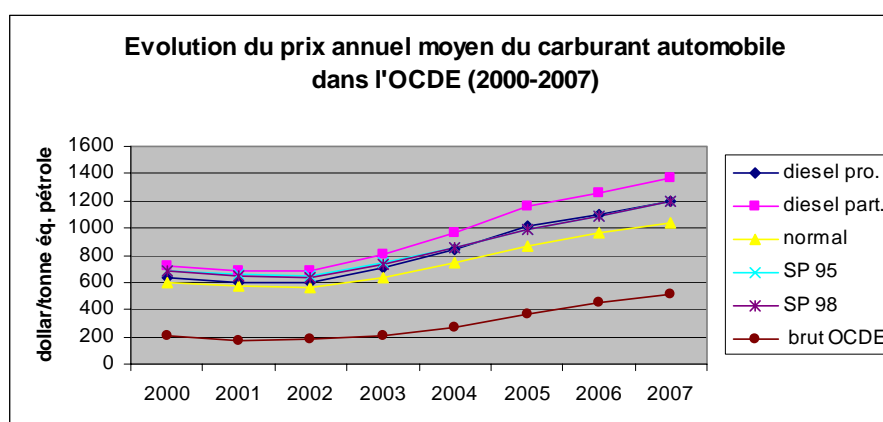
Tableau 4b. Structure tarifaire du diesel particuliers

Diesel particuliers	Prix HT	Taxes	Prix final	Taxes/prix final		Taxes/prix HT	
					(%)		(%)
Mexique	0,479	0,072	0,55	N.-Zélande	11	N.-Zélande	13
États-Unis	0,795	0,137	0,932	Mexique	13	Mexique	15
N.-Zélande	0,878	0,113	0,991	États-Unis	15	États-Unis	17
Japon	0,907	0,351	1,258	Japon	28	Japon	39
Australie	0,869	0,466	1,335	Australie	35	Australie	54
Corée Sud	0,871	0,667	1,538	Espagne	42	Luxembourg	71
Luxembourg	0,937	0,665	1,602	Luxembourg	42	Espagne	72
Espagne	0,951	0,681	1,632	Corée Sud	43	Corée Sud	77
Pologne	0,901	0,808	1,709	Belgique	44	Belgique	78
Autriche	0,863	0,880	1,743	Hongrie	46	Hongrie	84
Hongrie	0,950	0,800	1,75	Pologne	47	Suisse	89
Irlande	0,923	0,866	1,789	Suisse	47	Turquie	89
Suisse	0,961	0,853	1,814	Turquie	47	Pologne	90
Belgique	1,020	0,795	1,815	Finlande	48	Portugal	90
Portugal	0,958	0,867	1,825	Irlande	48	Finlande	91
R. tchèque	0,960	0,876	1,836	Portugal	48	R. tchèque	91
Pays-Bas	0,930	0,918	1,848	R. tchèque	48	Irlande	94
Finlande	0,968	0,882	1,85	Italie	49	Italie	98
France	0,903	0,948	1,851	Danemark	50	Danemark	98
Danemark	0,934	0,919	1,853	Pays-Bas	50	Pays-Bas	99
R. slovaque	0,920	0,958	1,878	Autriche	51	Autriche	102
Allemagne	0,932	1,022	1,954	France	51	R. slovaque	104
Italie	0,989	0,965	1,954	R. slovaque	51	France	105
Suède	0,949	1,065	2,014	Allemagne	52	Allemagne	110
Roy.-Uni	0,858	1,320	2,178	Norvège	53	Suède	112
Turquie	1,151	1,029	2,18	Suède	53	Norvège	112
Norvège	1,036	1,164	2,2	Roy.-Uni	61	Roy.-Uni	154

Prix et taxes depuis 2000

Dans l'OCDE

Graphique 5a



Les prix à la pompe de l'essence et du diesel, produits dérivés du pétrole, suivent globalement la tendance du cours du baril²² (graphique 5a). Avec la récente flambée du brut depuis 2004, les prix du carburant automobile ont connu une hausse prononcée, mais toutefois dans une mesure nettement moindre (graphique 5a') du fait que la valeur du brut n'est qu'une composante de la structure tarifaire : la présence de coûts et de taxes non proportionnés vient amortir l'effet extrinsèque des marchés pétroliers.

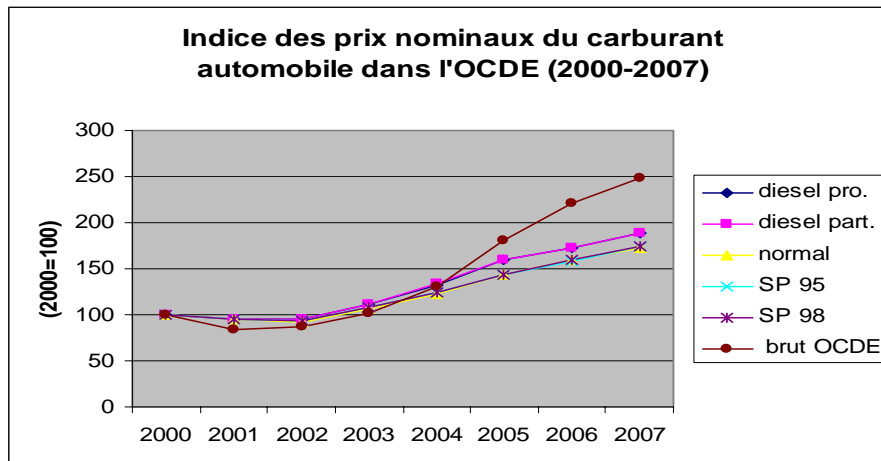
Dans l'OCDE, le diesel pour particuliers demeure en moyenne le carburant le plus cher avec 1 372,6 dollars/tep sur 2007 et l'essence normale le moins dispendieux avec 1 038,5 dollars/tep. Globalement, comme l'indique le graphique 5a', le prix du diesel a crû plus fortement que l'essence ces dernières années : le diesel a connu une hausse de près de 90 % depuis 2000 et l'essence s'est appréciée d'un peu plus de 70 %. Cela s'explique par une forte demande internationale pour ce segment de produit, avec un dynamisme de la

²² Prix annuel moyen du pétrole brut importé dans la zone de l'AIE.

demande asiatique, ce qui entraîne des tensions sur les capacités de raffinage du diesel.

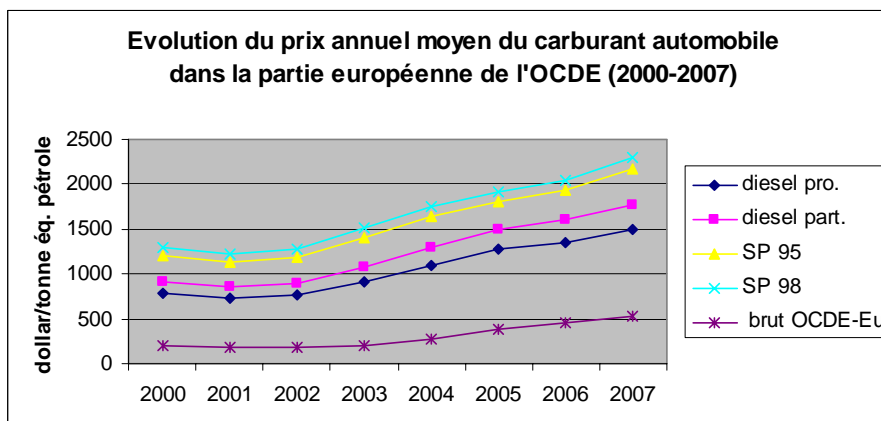
Pour cette raison, le diesel aux États-Unis, qui était auparavant plus économique, a vu depuis 2004 son prix dépasser celui de l'essence. Autre facteur explicatif, l'offre américaine de diesel se trouve restreinte du fait d'une transition vers des normes de raffinage plus sévères.

Graphique 5a'



En Europe

Graphique 5b

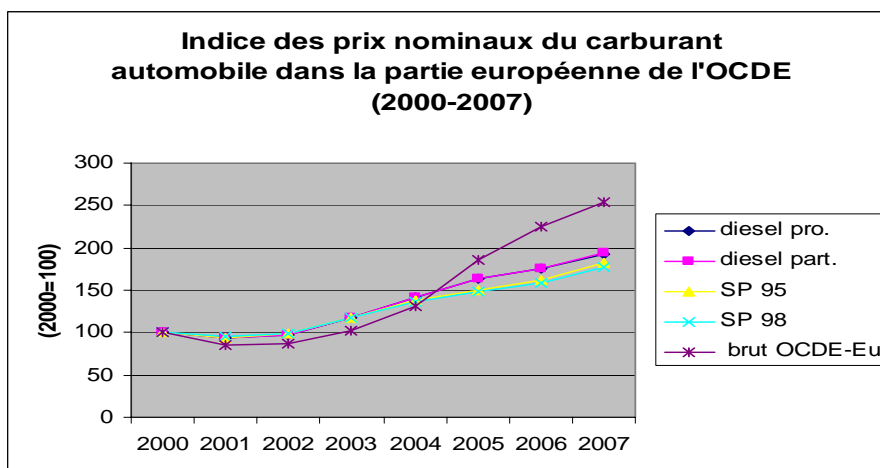


Dans la partie européenne de l'OCDE, le tarif du diesel n'a pas encore rattrapé celui de l'essence, mais l'écart entre les deux carburants s'amenuise du fait des circonstances de marché (graphique 5b). Il y a en effet un dynamisme de la consommation européenne de diesel (en Europe, 50 % des véhicules fonctionnent au diesel). D'autre part, les besoins en essence, provenant princi-

palement des ménages, peuvent être plus facilement contenus que la consommation de diesel, moins compressible car partie intégrante des dépenses d'exploitation des entreprises routières²³. La réduction de l'écart entre diesel et essence s'explique aussi par le fait que le différentiel de prix entre ces deux carburants correspond surtout aux taxes : la fiscalité du diesel étant inférieure, une appréciation des coûts pétroliers se traduit par une hausse proportionnellement plus forte de son prix par rapport à l'essence.

Au final, depuis les années 2000, le tarif à la pompe du diesel a crû plus vivement que celui de l'essence (graphique 5b') : autour de 93-94 % contre 78-80 %. Toutefois, on reste encore loin du cas de figure des États-Unis : le SP 95 s'élevait dans la partie européenne de l'OCDE à 2 173,2 dollars/tep en moyenne sur 2007, le SP 98 à 2 303 dollars, tandis que le prix du diesel coûtait seulement 1 501,1 dollars/tep pour le professionnel et 1 777,1 dollars pour les particuliers.

Graphique 5b'



Cours pétroliers et taxation

Le durcissement récent des marchés pétroliers a donc spontanément augmenté le coût du carburant. Ce renchérissement s'est soldé par un déclin de la proportion de taxes au sein du prix à la pompe dans l'écrasante majorité des pays de l'OCDE, et ce, souvent dans une mesure considérable. Par exemple, en Europe, le pourcentage de taxes, qui occupait entre environ deux tiers et trois quarts du prix total selon les États, a reculé et se situe maintenant à 50-60 % environ.

²³ Voir econoclaste.org.free.fr/dotclear/index.php/?2008/06/10/1283-le-diesel-au-prix-de-l-essence.

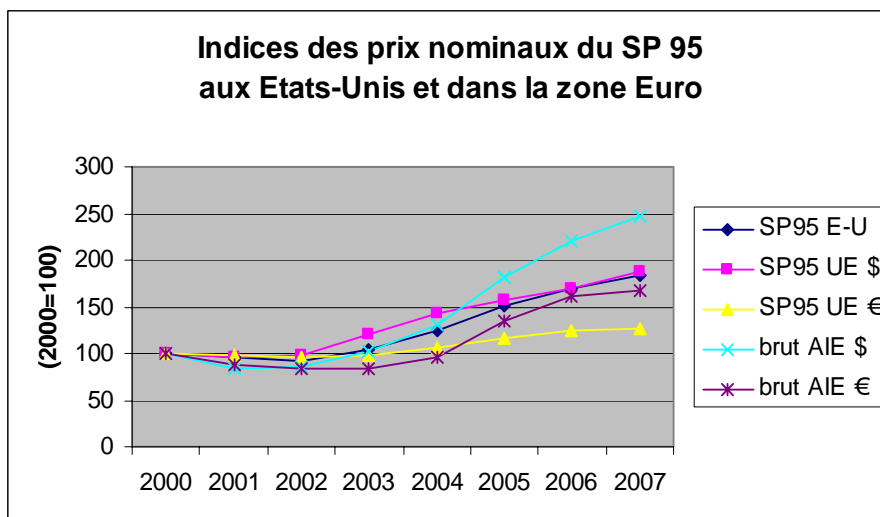
Cette compression du poids de la fiscalité peut être due à un effet purement arithmétique ou/et, dans certains pays, à des politiques volontaires d'allègement fiscal dans le but d'écarter l'impact de la flambée du prix du baril sur l'utilisateur final, comme tout récemment en Corée du Sud²⁴. Au Japon, après des tergiversations parlementaires, les surtaxes sur l'essence ont finalement été reconduites en cette année 2008 à 0,24 dollar pour raisons budgétaires et environnementales (respect du protocole de Kyoto). Aux États-Unis, diverses propositions de suspendre les taxes fédérales ou de l'État ont été récemment débattues (*tax relief, tax holiday*).

Pour sa part, l'Union européenne s'est montrée réticente à abaisser les niveaux d'imposition pétrolière afin de ne pas relâcher l'effort écologique, des prix élevés du carburant représentant en effet une aubaine en vue de modérer l'usage de combustibles fossiles. Face à la montée des cours pétroliers, les pays européens ont tendance à opter pour des mesures palliatives au bénéfice des secteurs les plus exposés.

Plus généralement, dans les pays industrialisés, toute diminution de l'imposition de l'essence se heurte, outre le souci écologiste, à une volonté des gouvernements de préserver des finances publiques souvent menacées.

Comparatif États-Unis/Union européenne

Graphique 5d



²⁴ Dont l'économie est généralement très dépendante du pétrole. Voir : www.iht.com/articles/2008/06/29/business/renkor.php.

Le pétrole brut étant généralement vendu en dollars, la dépréciation du taux de change du dollar par rapport à l'euro ces dernières années a eu, on le sait, le don d'atténuer les effets de la flambée du baril sur l'économie européenne. Il en va logiquement de même pour le tarif de l'essence à la pompe : le SP 95 dans la zone euro²⁵ se renchérit de 88 % sur 2000-2007 lorsqu'il est converti en dollars²⁶ – soit dans la même mesure qu'aux États-Unis (+ 84 %) – mais de seulement 27 % lorsqu'il est exprimé en monnaie européenne. Pour cause, dans l'Union économique et monétaire (UEM), un euro fort et une fiscalité forte ont joué tous deux comme un rempart face aux tensions des marchés pétroliers internationaux de brut et de dérivés pétroliers. La parité euro/dollar aura à cet égard joué un rôle déterminant, en tempérant les prix de gros de l'essence au bénéfice de l'économie européenne.

²⁵ Grèce non comprise.

²⁶ L'essence y étant initialement vendue en euros.

Conclusion

Dans *Les Grande Batailles de l'énergie*²⁷, Jean-Marie Chevalier avance que le cours du pétrole brut est un prix politiquement régulé. On peut en dire autant des prix de l'essence, dont la fiscalité, façonnée dans les contextes nationaux, correspond à une composante politique importante. Récemment, les affrontements parfois physiques causés par la hausse des tarifs du carburant (grogne des pêcheurs et routiers en Europe, émeutes au Nigeria, etc.) indiquent que le prix de l'essence est un prix politiquement sensible, à l'instar du cours du baril.

D'après *International Fuel Prices*, les États-Unis sont le membre de l'OCDE le plus proche d'un tarif théorique de l'essence. En effet, en faisant abstraction de sa taxation, mineure, le prix à la pompe américain peut être vu comme un prix de vente normal de l'essence, c'est-à-dire comme un prix qui ne serait déterminé que par les conditions techniques, économiques et concurrentielles de la chaîne de valeur, sans l'effet des attitudes fiscales nationales²⁸.

Sur cette base, des prix à la pompe supérieurs à ce tarif de référence sont des prix taxés et, s'ils sont inférieurs, des prix subventionnés (fiscalité négative)²⁹. Les prix dans les pays industrialisés sont donc politiquement taxés et bornés par deux pays émergents, avec à un extrême les tarifs mexicains, modiques, et à l'autre extrême les prix turcs, singulièrement élevés.

Les taxes sur l'essence remplissent simultanément plusieurs rôles : fournir d'importantes recettes budgétaires à l'État, financer l'entretien et la construction des infrastructures routières, faire payer aux conducteurs les diverses externalités qu'ils génèrent (congestions de trafic, pollutions, etc.³⁰). Entre ces diverses fonctions, de financement, de régulation et de dépollution, c'est cette dernière qui est appelée à tenir une place réévaluée en raison du réchauffement climatique. En effet, le secteur de demande finale le plus émetteur en CO₂ étant précisément le transport, et tout particulièrement le transport routier, le principe d'une fiscalité environnementale du

²⁷ Paris, Gallimard, 2004, p. 351.

²⁸ On notera que le prix à la pompe américain peut de fait être conçu comme une approximation (ou variable « proxy ») de la valeur marchande de l'essence.

²⁹ L'essence subventionnée se rencontre surtout dans les États producteurs et dans certains autres pays en développement, qui pratiquent ainsi un contrôle des prix ; cependant, la majorité des pays non membres de l'OCDE taxent l'essence.

³⁰ IFP.

carburant (fiscalité verte) représente l'exercice obligé de toute politique climatique digne de ce nom.

À cet égard, on note que la taxation européenne des carburants, qui était au départ une mesure plutôt énergétique (abaisser la dépendance aux importations pétrolières), fait à présent office de fiscalité écologique dans les circonstances actuelles. Les tarifs à la pompe observés en Europe deviennent ainsi financièrement dissuasifs pour le consommateur final. En revanche, les États-Unis, où le carburant est deux fois moins cher, semblent en retard sur le plan écologique. Cependant, malgré des tarifs encore modérés en niveau, l'essence américaine subit de plein fouet la tendance des marchés pétroliers sur la période récente : la montée des cours pétroliers a engendré une pente du prix de l'essence beaucoup plus ascendante qu'en Europe. Pour leur part, la Corée du Sud, le Japon ou l'Australie affichent des tarifs onéreux qui se rapprochent des échelles de prix européennes et incluent d'ailleurs une prime à l'écologie en raison des engagements juridiquement contraignants du protocole de Kyoto.