

Résumé

Fin août 2024, l'inflation en base annuelle est repassée sous les 2%. Enfin une bonne nouvelle pour les Français dont le pouvoir d'achat reste la première préoccupation. Cette contraction s'est notamment fait ressentir sur l'énergie avec des prix à la pompe en forte baisse. Depuis le printemps, le prix du SP95 est descendu de 15 cts et celui du diesel de 20 cts. Comprendre ces baisses demande d'analyser les 4 composantes qui font les prix des carburants.

Ces prix reflètent d'abord les cours du pétrole qui avaient atteint des sommets lors du déclenchement du conflit russo-ukrainien. Depuis début 2023 ils se sont normalisés oscillant entre 80 et 90 \$/bbl. Ces variations sont liées à la fois à l'offre (quotas imposés par l'OPEP) mais aussi à la demande mondiale. Le ralentissement de la croissance chinoise a légèrement impacté le baril à la baisse au cours des derniers mois. Après un plus haut à 90 dollars en avril il est retombé sous les 80 dollars fin août.

Le pétrole étant payé en dollars, son cours est affecté par le taux de change euro dollar. Le récent renchérissement de l'euro (1,11 fin août contre 1,06 en avril) a donc mécaniquement baissé le prix du pétrole. Baril et change ont joué favorablement expliquant une baisse moyenne de 8 cts.

Pour extraire l'essence et le diesel, le pétrole brut doit être raffiné. Les cours de ces produits raffinés dépendent entre-autre de l'offre et de la demande sur leurs propres marchés. Egale à la différence entre le prix du produit raffiné et celui du pétrole brut, la « *marge de raffinage* » intègre le coût technique du raffinage mais surtout les conditions de marché du moment. Comme le pétrole brut, ces marges avaient atteint des sommets à la suite du conflit russo-ukrainien car la Russie nous fournissait nombre de produits raffinés. Depuis deux ans, les marchés sont normalisés induisant des baisses très significatives des marges. Après un plus haut annuel début février pour le diesel et début avril pour l'essence elles se sont réduites de dix centimes pour l'essence et de douze centimes pour le diésel.

A la marge de raffinage vient se rajouter la marge de distribution intégrant la logistique de transport, les frais d'exploitation de la station ainsi que la concurrence sur les marchés nationaux. Comprise entre 0,2 et 0,25 €, la marge de distribution n'a que très peu varié au cours des derniers mois.

Deux taxes s'appliquent sur les carburants. La première est la TICPE (Taxe Intérieure sur la Consommation de Produits Energétiques). Elle est en moyenne de 0,69 €/l pour le SP95 et de 0,61€/l pour le diesel. La seconde est la TVA dont le taux de 20% s'applique sur le produit hors taxes mais aussi sur la TICPE. La part des taxes compte pour 50% à 55% du prix global des carburants.

Ce sont donc principalement les facteurs exogènes à la France (prix du baril, taux de change et marges de raffinages) qui expliquent la baisse des prix des carburants depuis le mois d'avril 2024. Ces facteurs montrent que la situation s'est maintenant stabilisée et que les impacts du conflit russo-ukrainiens sont derrière nous. Ces baisses devraient donc se maintenir au cours des derniers mois.

Fin août 2024, l'inflation en base annuelle est repassée sous les 2%. Un plus bas depuis deux ans. Enfin une bonne nouvelle pour les Français dont le pouvoir d'achat reste la première préoccupation. Cette contraction des prix s'est notamment fait ressentir sur l'énergie avec des prix à la pompe en forte baisse depuis le début du printemps. Par rapport au plus haut de l'année, le SP95 a ainsi baissé de 9% (**Error! Reference source not found.**). Ces baisses correspondent dans l'absolu à 15 centimes pour l'essence et à 20 centimes pour le diesel. Comprendre structurellement ces baisses demande d'analyser séparément les quatre composantes qui font les prix des carburants¹.

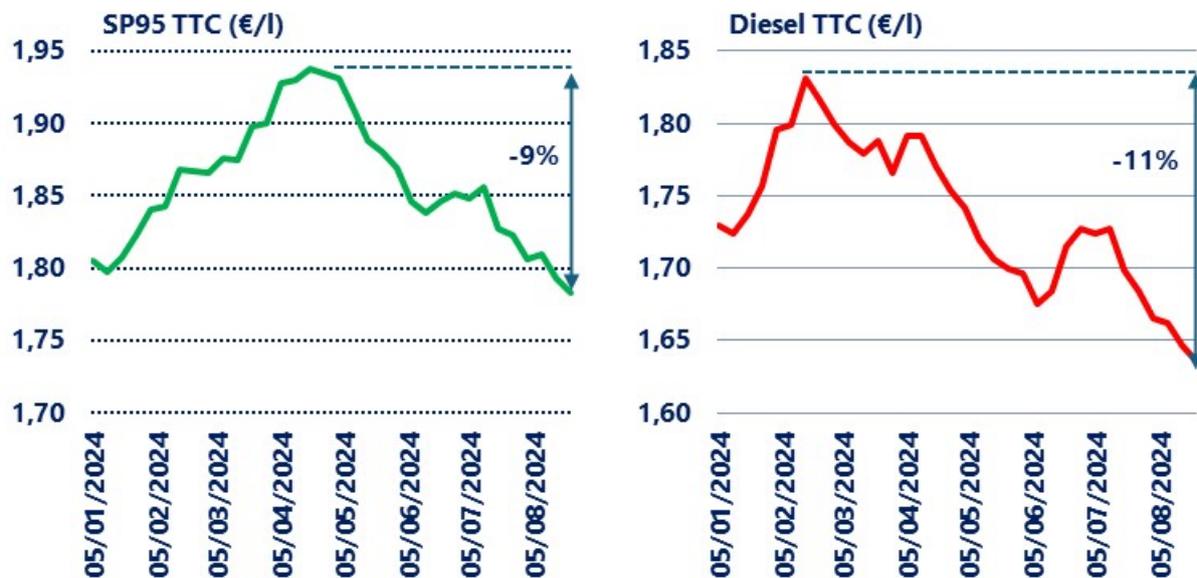


Figure 1 – Evolution des prix de l'essence et du diesel depuis début 2024
(Source des données – UFIP²)

Rappelons que les prix des carburants dépendent d'abord des cours du pétrole. Ces cours qui avaient atteint des sommets lors du déclenchement du conflit russo-ukrainien se sont normalisés depuis début 2023 avec un baril oscillant entre 80 et 90 dollars (**Figure 2 – gauche**). Ces variations, assez classiques, sont liées à la fois l'offre et notamment aux éventuels quotas imposés par les pays de l'OPEP mais aussi à la demande qui peut varier en fonction de l'économie mondiale. Le ralentissement de la croissance chinoise a légèrement impacté le baril à la baisse au cours des derniers mois. Après un plus haut à 90 dollars en avril 2024 il est retombé sous les 80 dollars fin août.

Ce pétrole nous l'achetons en dollars. Le prix à la pompe est donc affecté par le change euro dollar. Depuis début 2024, l'euro s'étant renchéri par rapport au dollar (1,11 fin août contre 1,06 en avril - **Figure 2 – droite**), le prix du pétrole a donc mécaniquement

¹ <https://www.bvoltaire.fr/comprendre-les-prix-des-carburants/>

² <https://www.economie.gouv.fr/entreprises/taxes-energetiques-taux>

baissé. Ces deux premiers facteurs jouent donc favorablement sur les prix du pétrole brut passé de 54 cts d'euro en avril à 45 cts fin août. Le baril à lui seul explique donc une baisse des carburants de l'ordre de neuf centimes.

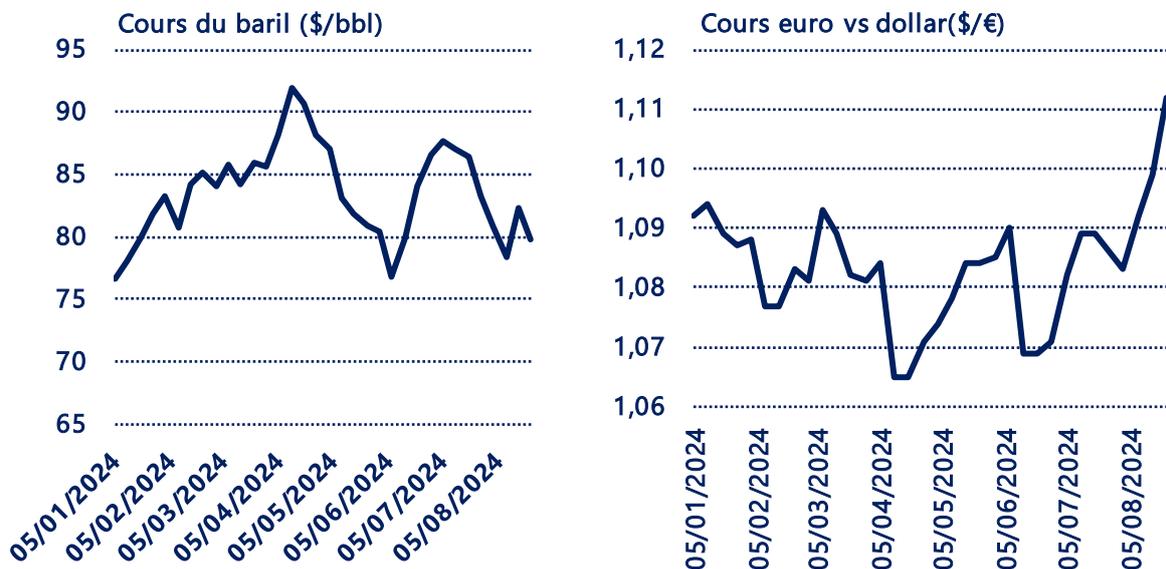


Figure 2 – Cours du baril de pétrole (Brent) et change euro/dollar depuis début 2024
 (Source des données – UFIP³)

Pour en extraire l'essence et le diesel, le pétrole brut doit être raffiné. D'un litre de pétrole brut on extrait environ 46% de carburant mais aussi du fioul domestique, du kérosène, du GPL ou encore de l'asphalte et du coke. Tous ces composants n'ont évidemment pas la même valeur marchande et leur cours respectifs dépendent entre autre de l'offre et de la demande sur leur propre marché. Ainsi les prix de l'essence ou du diesel sont-ils nettement supérieurs à celui du fioul domestique ou du kérosène. La « *marge de raffinage* » est égale à la différence entre le prix marché du produit raffiné et celui du pétrole brut. Elle intègre le coût technique du raffinage mais surtout les conditions de marché du produit concerné. Comme le pétrole brut, les marges de raffinage ont atteint des sommets à la suite du conflit russo-ukrainien car la Russie fournissait à l'Europe non seulement du pétrole brut mais aussi nombre de produits raffinés comme l'essence ou le diesel. Depuis deux ans, les marchés mondiaux se sont réadaptés et les marchés des produits raffinés se sont normalisés induisant des baisses très significatives des marges de raffinage. Après un plus haut début février pour le diesel et début avril pour l'essence (**Figure 3**) les marges de raffinages se sont réduites de dix centimes pour l'essence et de douze centimes pour le diesel. Les contributions du baril brut et des marges de raffinage expliquent donc à elles seules la baisse des prix des carburants depuis le mois d'avril 2024.

³ <https://www.economie.gouv.fr/entreprises/taxes-energetiques-taux>

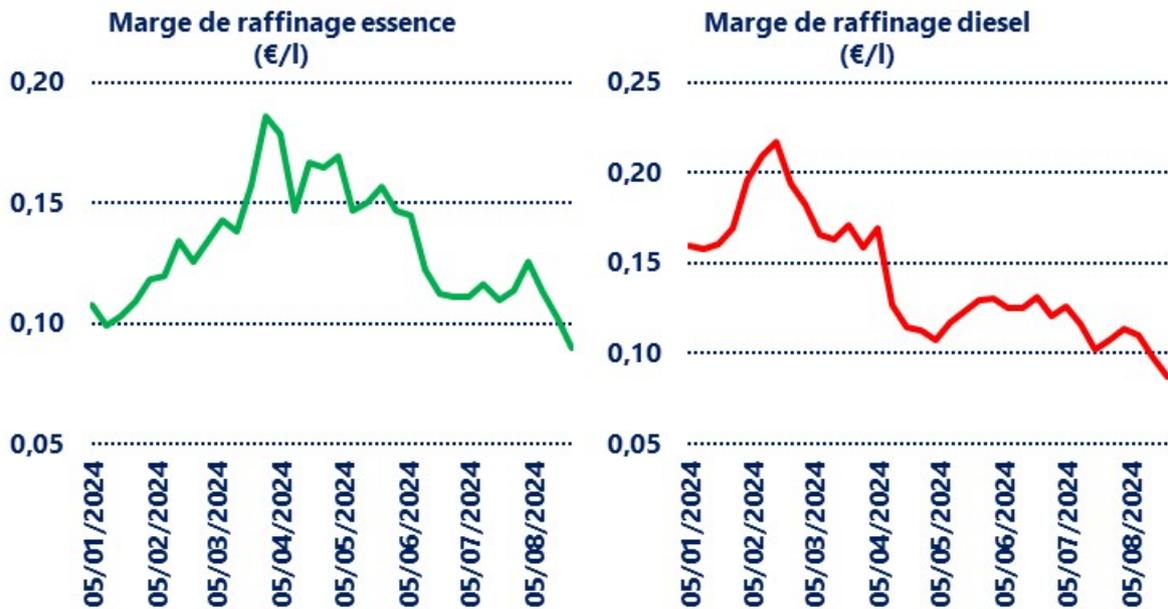


Figure 3 – Marges de raffinages essence et diesel depuis début 2024
(Source des données – UFIP)

A la marge de raffinage vient se rajouter la marge de distribution. Cette dernière intègre les frais logistiques de transport, les frais d'exploitation de la station mais reflète aussi les conditions de concurrence sur les marchés nationaux.

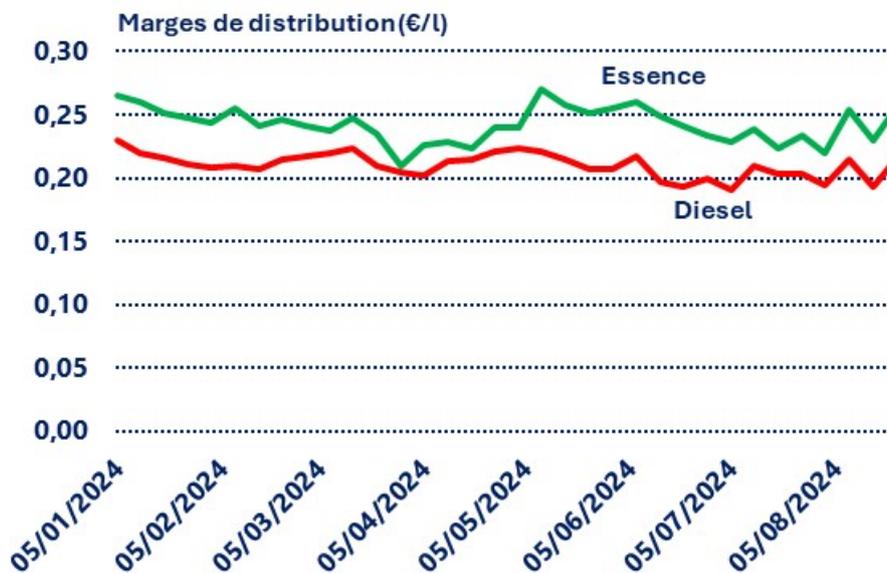


Figure 4 – Marges de distribution essence et diesel depuis début 2024
(Source des données – UFIP)

Elle fera la différence de prix entre une station dans Paris intra-muros, sur autoroute ou dans une grande surface. En moyenne sur le territoire français elle est comprise entre 0,2 et 0,25 €, légèrement supérieure pour l'essence. Comme le montre la **Figure 4** les marges de distribution n'ont que très peu varié au cours des derniers mois.

La somme du prix du baril, de la marge de raffinage et de la marge de distribution constitue le prix HT du carburant. Avec un baril actuellement à 80 \$ et un taux de change à 1,1, les prix HT du SP 95 et du diesel sont respectivement l'ordre de 0,80 €/l et 0,75 €/l par litre.

Deux taxes s'appliquent aux carburants. La première est la Taxe Intérieure sur la Consommation de Produits Energétiques ou TICPE. Elle est en moyenne sur le territoire de 0,69 €/l pour le SP95 et de 0,61€/l pour le diesel. La seconde est la TVA dont le taux de 20% s'applique sur le produit hors taxes mais aussi sur la TICPE. La part des taxes est comprise entre 50% et 55% légèrement inférieure pour le diesel. La TVA s'appliquant sur le prix HT s'est réduite mécaniquement dans l'absolu.

Ce sont donc principalement les facteurs exogènes à la France (prix du baril, taux de change et marges de raffinages) qui expliquent principalement la baisse des prix des carburants depuis le mois d'avril 2024. La situation russo-ukrainienne s'étant maintenant les prix actuels devraient se maintenir au cours des prochains mois avec en moyenne 1,75€/l pour l'essence et 1,65€/l pour le diesel la différence étant en grand partie justifiée par l'écart de TICPE.