

Carburants : pourquoi la France s'embrase

Le 17 novembre la France risque fort de se retrouver bloquée suite à un appel à manifester contre la hausse des prix des carburants. Un appel qui n'émane pourtant à l'origine d'aucune force sociale ou politique. Comment se fait-il que ce sujet mobilise autant les Français et pas leurs voisins européens qui ont pourtant subi eux aussi les effets de la remontée des prix du pétrole intervenue depuis 2017 ? 10 tentatives d'explication.

1) La France n'est que le huitième pays d'Europe pour le prix du super 95 à la pompe, exactement dans la moyenne de la zone euro. Entre les pays d'Europe de l'Ouest, les différences sont minimales sur ce plan.

2) Pour le diesel en revanche, la France se situe plus haut dans le classement et significativement au-dessus de la moyenne de la zone euro.

3) La France figure parmi les pays européens qui taxent le plus le super 95, aux côtés à la fois des pays nordiques, qui ont adopté des politiques très incitatives en matière d'énergies carbonées, et des pays d'Europe du Sud, qui ont traditionnellement des systèmes fiscaux fondés essentiellement sur les taxes à la consommation. Le fait que la France figure plus haut dans ce classement que dans celui des prix à la pompe tend à indiquer que les distributeurs français ne se « sucent » pas particulièrement : les prix des carburants hors taxes sont plutôt bas dans l'Hexagone si on les compare à nos voisins.

4) Cette position de pointe en matière de taxation des carburants est encore plus nette pour le diesel, dans la mesure où de nombreux pays conservent pour ce carburant une fiscalité sensiblement inférieure à celle de l'essence. Ce qui n'est quasiment plus le cas en France.

5) Cette taxation des carburants plus élevée que la moyenne européenne résulte d'une hausse sensible, deux fois plus importante que la moyenne pour le super 95, intervenue depuis 2015 et l'adoption de la loi de transition énergétique promue par Ségolène Royal. A contrario les taxes sur le super, exprimées en euros, ont sensiblement baissé au Royaume-Uni. La hausse de ces taxes a été plus importante qu'ailleurs depuis 3 ans.

6) Mais c'est surtout sur la taxation du diesel que le bond a été spectaculaire en France depuis trois ans, même si la hausse a été en moyenne deux fois plus importante sur le diesel que sur l'essence dans la zone euro. Seuls les Belges ont augmenté davantage encore que les Français les taxes sur le diesel.

7) Cette hausse très importante des taxes sur le diesel, et donc des prix qui étaient déjà poussés vers le haut par ailleurs par la hausse des prix du pétrole, intervient dans un contexte où le parc automobile français reste encore, et de loin, le plus diesélisé d'Europe du fait des politiques publiques très incitatives menées en ce sens pour valoriser le savoir-faire acquis dans ce domaine par les constructeurs français.

8) Pour autant la France ne figure pas parmi les pays les plus motorisés d'Europe : rapportés au nombre d'habitant, les véhicules particuliers y sont moins nombreux qu'en Italie, en Allemagne, en Pologne ou en Belgique.

9) En revanche les Français figurent, malgré leur faible taux de motorisation, parmi ceux qui roulent le plus en voiture. Ce qui signifie que ceux qui possèdent une voiture effectuent en moyenne nettement plus de kilomètres que la plupart de nos voisins européens.

10) Ce paradoxe apparent entre un faible taux de motorisation et une forte utilisation des véhicules particuliers s'explique notamment par un niveau d'étalement urbain très important : en termes de terrains artificialisés, chaque français occupe au sol 1,9 fois plus de place qu'un britannique, 1,7 fois plus de place qu'un néerlandais, 1,4 fois plus qu'un allemand et 1,3 fois plus qu'un italien.

Cette dernière raison est finalement la plus convaincante : la nécessité dans laquelle se trouvent nos concitoyens d'utiliser quotidiennement leurs véhicules pour les trajets domicile-travail ou pour accéder à des centres commerciaux.

Bruno BOURGEON, porte parole d'AID www.aid97400.re