

Evolution des prix des carburants

> en France et chez ses voisins

> du 21/11/2013 au 26/01/2015

Contexte général :

> évolution des cours du Brent


> pics de pollution récurrents

> ajustement des taxes

Mode de calcul : Incorporation des Taxes de circulation (TC)

Belgique Oui

Luxembourg Oui


Polonium41

Présentation :

Cette étude est une mise à jour de l'étude "Saint Thomas, le GPL et moi" réalisée fin 2013.

> <http://gpl.forumeurs.fr/download/file.php?id=2806&sid=a56c5b7516d573adb3ec2146bcd1d7b2>

Elle se limite au point qui était apparu alors comme le plus important pour comprendre la situation du GPLc en France.

C'est-à-dire celui de la politique des prix des différents carburants pratiquée en France,
avec l'éclairage apporté par l'examen de la situation dans les pays voisins,
> *c'est cette politique de prix qui maintient manifestement le GPLc en France
à une diffusion très 'confidentielle' et empêche sa progression.*

Cette mise à jour est d'autant plus intéressante début 2015 que :

- > plusieurs épisodes de forte pollution de l'air des villes sont survenus en France,
Amenant des déclarations contestables du CFBP (Comité Français Butane Propane)
> <http://paroledeleslecteursdunouvelobs.blogs.nouvelobs.com/tag/jo%C3%ABl+pedessac>
- > les cours du pétrole brut ont fortement évolués à la baisse.
- > le cours du Franc Suisse a fortement augmenté
- > les taxes pétrolières ont évolué en France fin 2014

Les prix ttc à la pompe ont donc été analysés pour 9 pays fin 2013 et début 2015

- > France
- > Suisse
- > Espagne
- > Pays Bas
- > Allemagne
- > Luxembourg
- > Angleterre UK
- > Belgique
- > Italie

Bien qu'ayant une frontière commune avec la France, Andorre et Monaco n'ont pas été analysés, car ne vendant pas de GPLc.

Les sources utilisées sont :

- prix_carburants AIT FIA Information Centre - OTA-26-01-2015
> <https://www.motormannen.se/media/2175/fuel-world-2015-01-25.pdf>
- prix_carburants AIT FIA Information Centre - OTA-21-11-2013
> http://www.automobile-club.org/files/SeDeplacer/prix_carburants.pdf?2013-11-21
- Taxes de circulation de la Belgique et du Luxembourg
koba.minfin.fgov.be/commande/pdf/folder-tarifsTdC-2013.pdf
koba.minfin.fgov.be/commande/pdf/folder-tarifsTdC-2014.pdf

Différents graphiques permettent de comparer les prix ttc :

- > au litre, c'est-à-dire le prix affiché par les pompistes
- > au kWh, c'est-à-dire le prix de l'énergie de combustion du carburant
- > au kWh à la roue, représentatif du prix de l'énergie utile, par correction de l'écart de rendement des moteurs (avec 1 pour le GPLc)
Ce paramètre permet de comparer le prix du carburant payé par l'utilisateur d'un même véhicule,
pour une même utilisation, selon qu'il est en version Gazole, Essence ou GPLc.
Il s'agit du paramètre le plus pertinent pour analyser l'intérêt économique de l'utilisateur.

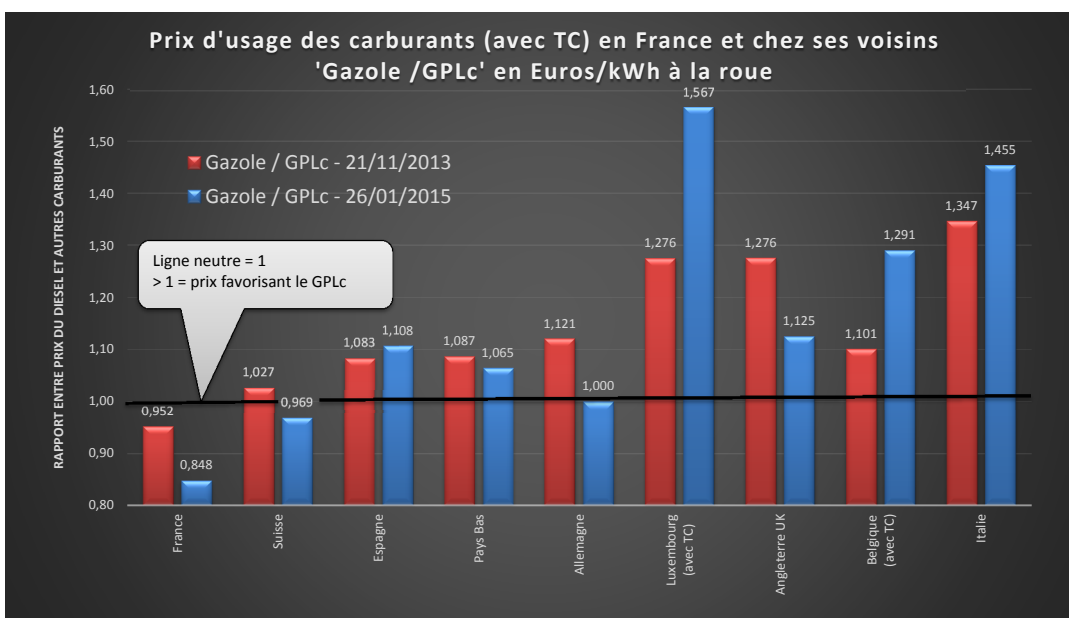
A même énergie	thermique	mécanique à la roue	Pour 1 litre de Gazole
il faut :	1,093	1,252	litres de SP95
	1,429	1,605	litres de GPLc

Analyse :

Il avait été constaté fin 2013 que la France était le pays avantageant le moins le GPLc par rapport au Gazole.

Début 2015, force est de constater :

- > **cette situation en France a empiré,**
en dépit des événements de pollution et des déclarations de bonnes intentions des politiques
à cet égard, la France devient le seul Etat qui **pénalise** le GPLc par rapport au Diesel.
- > le prix du GPLc a augmenté par rapport au Gazole, dans la plupart des pays,
en dépit du fait que le GPLc est un produit pétrolier
- > les exceptions notables sont le Luxembourg, la Belgique et l'Italie, où le GPLc est devenu plus compétitif.



Approfondissement :

Pour cerner le mécanisme produisant ces grandes disparités, il est pertinent de comparer les extrêmes en prix à la pompe : France et Belgique. Les prix du Gazole étant voisins, c'est la formation des prix à la pompe du GPLc qui explique l'écart.

Belgique

Cette formation des prix est facile d'accès en Belgique, sur le site de la Fédération Pétrolière Belge (FPB).

<http://www.petroldf.be/fr/prix-maximums/d%C3%A9composition-prix-maximums-actuels>
où le prix maximum de vente à la pompe

est calculé chaque jour ouvrable par le Service Public Fédéral Économie, sur base du contrat de programme

Les taxes de circulation (TC) compliquent les comparaisons, et sont données sur les sites :

http://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/immatriculation_et_impots/taxe_de_circulation/

<http://immatriculationluxembourg.com/taxe-automobile.html>

Le principe d'incorporation des TC dans le prix du carburant est de les ramener à une consommation de référence en énergie à la roue équivalente à celle d'un véhicule GPLc consommant 1500 litres annuels

France

La composition des prix des carburants SP95 et Gazole en France en 2013 est donnée sur le site :

<http://www.connaissancedesenergies.org/fiche-pedagogique/structuration-des-prix-de-l-essence-et-du-gazole-france>

Mais la formation des prix du GPLc en France reste introuvable, en particulier sur le site du 'Comité Français Butane Propane' (CFBP).

<http://www.cfbp.fr/gpl-carburant/atouts-du-gpl-carburant-n164>

Il est possible de reconstituer pour début 2015 la décomposition du prix en s'appuyant :

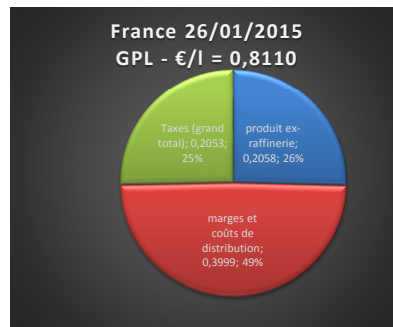
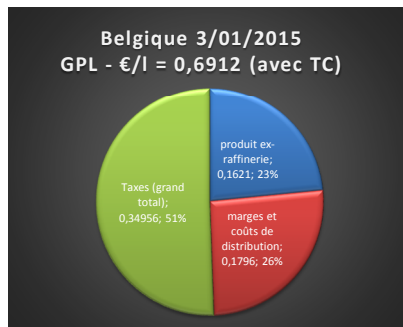
> sur la réglementation fiscale française (TICPE et TVA).

http://www.developpement-durable.gouv.fr_La-fiscalite-des-produits-energetiques-applicable-en-2015.pdf

> sur l'hypothèse de travail que le prix du produit GPLc 'ex-raffinerie' est en même proportion

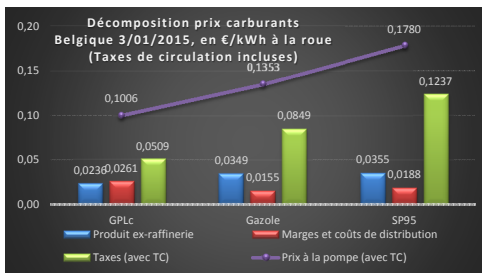
de celui du Gazole et de l'Essence dans les deux pays, ceux-ci étant accessibles sur le site :

<http://www.connaissancedesenergies.org/fiche-pedagogique/structuration-des-prix-de-l-essence-et-du-gazole-france>

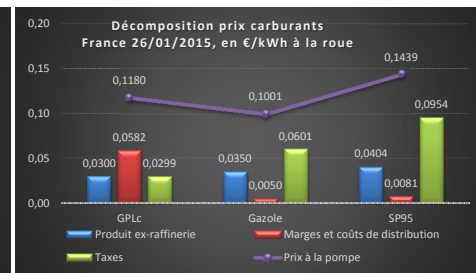


Ceci permet de visualiser qu'en France, pour le GPLc, les postes de coûts sont plus élevés qu'en Belgique, *sauf les taxes*.

En France, les "Marges et coûts de distribution" du GPLc sont à un niveau qui interpelle.



En Belgique, l'intérêt de l'utilisateur est de rouler au GPLc



En France, l'intérêt de l'utilisateur est de rouler au Gazole

L'état Français a bien prévu une fiscalité réduite pour le GPLc par rapport au Gazole et au SP95, sans aller trop loin, et les taxes à la pompe restent à 0,1335 €/l de plus qu'en Belgique, où le GPLc est exonéré de l'équivalent de notre TICPE. Mais les Taxes de circulation Belges de 416,64€ annuels (moteur GPLc de 1,6litre) équivalent à ajouter 0,228€/l, ce qui rend globalement les taxes en France moins élevées de 0,1443€/l par rapport à la Belgique.

Le coût du produit GPLc 'ex-raffinerie' est presque 2 fois moindre que celui du Gazole ou de l'essence dans les deux pays, mais avec 0,0437 €/l de plus qu'en Belgique, qui semble s'approvisionner à un cours inférieur au Brent (?).

La filière de distribution gazière Française pénalise le GPLc, ce qui est la différence la plus marquante rapporté à l'énergie à la roue, en lui appliquant une sur-marge de 0,2203 €/l de plus qu'en Belgique

Ceci est possible parce que l'Etat Français laisse les marges libres, alors que l'Etat Belge réglemente une marge maximale.

Une polémique s'est faite en France, avec le scandale du Diesel, consistant à rendre l'utilisation du Gazole trop compétitive par rapport à l'essence,

On pourrait ajouter qu'il y a aussi un scandale du GPLc, consistant à rendre l'utilisation du GPLc sans intérêt à l'usage par rapport au Gazole,

Cela procède d'une même logique : encourager à polluer plus d'un côté, décourager de polluer moins, de l'autre....

Sans comprendre ici son origine, on aperçoit qu'une véritable censure s'exerce en France contre le GPLc....

.....censure active qui s'adapte aux fluctuations du cours du Brent et des taxes, pour maintenir son effet.

Rappelons pourtant qu'en s'appuyant sur la basecarbone.fr, et les rendements différentiels des motorisations,

Type Moteur	(grCO ₂ e du puit à la roue)/kWh	(grCO ₂ e du puit à la roue)/(kWh à la roue)	Ecart d'émission par rapport au GPLc
Gazole	333,61	297,02	9,98%
SP95	312,93	319,18	18,18%
GPLc	270,07	270,07	0,00%

> le Gazole émet du puit à la roue 297 grCO₂e/kWh à la roue, et le GPLc seulement 270 grCO₂e/kWh, soit 10% de plus.

Ramener le prix du GPLc en France à la moyenne de celui de ses voisins, à règle de taxation inchangée, serait à la fois un acte :

> de justice économique, réaliste par rapport aux marges de la profession

> de qualité environnementale, du point de vue du CO₂e, des particules fines et du Nox

Les grands noms ne manquent pas : Lepage, Hulot, Borloo, Kosciusko, Duflot, Batho, Royal, Hidalgo....

Faut-il les informer davantage pour inverser la logique ?