

La facture énergétique française a bondi de près de 40 % sur douze mois

La hausse des prix du pétrole affecte directement la facture énergétique française, qui a déjà été multipliée par 2 entre 2002 et 2010. Seule l'électricité offre un solde excédentaire.

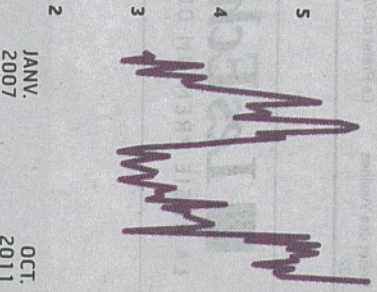
Dix mois après la catastrophe nucléaire de Fukushima et à trois mois de l'élection présidentielle, le chiffre devrait alimenter le débat sur la politique énergétique en France. Selon le dernier pointage du Commissariat général au développement durable, la facture énergétique française a progressé de 38,5 %, à 60,4 milliards d'euros, sur les douze mois cumulés d'octobre 2010 à octobre 2011.

En cause, la hausse des prix du pétrole, qui a augmenté de plus de 40 % en moyenne sur l'année. « Les quantités importées comme les prix augmentent, la facture mensuelle bondit à 5,8 milliards d'euros en octobre 2011, notent les statisticiens du ministère de l'Écologie. Elle double pratiquement par rapport à octobre 2010, qui avait été marqué par des mouvements sociaux entraînant une chute des importations de pétrole brut. »

La trajectoire est préoccupante. Depuis 2002, la facture énergétique

LA FACTURE ÉNERGÉTIQUE DE LA FRANCE

EN MILLIARDS D'EUROS



culièrement du gazole, dans les importations françaises. Le brut et les produits raffinés représentent en effet 90 % des produits importés, le reste étant essentiellement du gaz. Sur tout, les importations de gazole, carburant utilisé par 7 automobilistes sur 10, servaient, les raffineries françaises ne pouvant répondre à la demande.

Douceur du climat

« Le déficit des échanges de gazole s'élève à 8,9 milliards en 2010 et devrait être proche de 13 milliards en 2011 », selon les Douanes. Entre 2002 et 2010, les importations de gazole en valeur ont plus que triplé. Le solde extérieur de la France en matière d'énergie pourrait être pire. En effet, l'électricité, qui pèse pour 4,2 % dans la consommation d'énergie primaire des Français, affiche un solde excédentaire de 2,3 milliards d'euros sur douze mois. Ce bilan positif est notamment lié à la baisse de la consommation grâce au climat très doux et au rebond des exportations, surtout d'origine nucléaire. La décision de l'Allemagne de fermer 8 centrales nucléaires a clairement profité à la France.

s'alourdit sensiblement. Elle est passée de 22 milliards d'euros en 2002 à 48 milliards en 2010, « contribuant pour près de la moitié à la dégradation du solde commercial français », comme le note de son côté la Direction générale des douanes et droits indirects. Le bilan va se creuser en 2011.

Le déficit s'explique avant tout par le poids du pétrole, et plus parti-

culièrement du gazole, dans les importations françaises. Le brut et les produits raffinés représentent en effet 90 % des produits importés, le reste étant essentiellement du gaz. Sur tout, les importations de gazole, carburant utilisé par 7 automobilistes sur 10, servaient, les raffineries françaises ne pouvant répondre à la demande.

Le diesel fait de la résistance malgré de nombreuses menaces

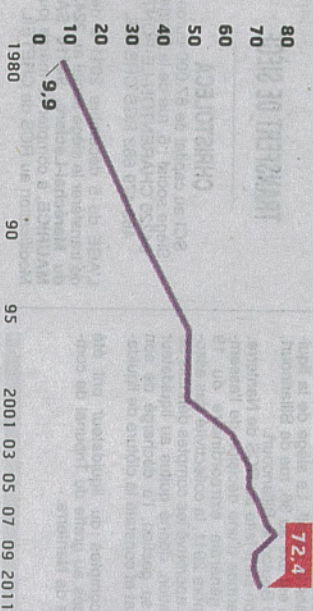
En 2011, le diesel a représenté 72,4 % des ventes de voitures neuves. La réduction de l'écart entre le gazole et l'essence pourrait cependant remettre en question la suprématie du carburant préféré des Français.

Dernière la hausse des prix du carburant se cache une autre évolution qui pourrait être de nature à changer le paysage automobile : la réduction de l'écart entre les prix du diesel et ceux de l'essence. Le gazole est aujourd'hui seulement 10 % moins cher à la pompe que le sans plomb 95.

Du coup, les automobilistes pourraient avoir de moins en moins intérêt à acquérir une « diesel », sauf pour ceux qui roulent beaucoup. Non seulement l'avantage lié au carburant se réduit, mais à l'achat, une voiture diesel pourrait revenir de plus en plus cher. La prochaine norme Euro 6, qui entre en vigueur en 2014, va contrairement les constructeurs à intégrer des équipements pour traiter les oxydes d'azote (NOx), particules nocives pour l'environnement. Cela pourrait se traduire par un coût supplémentaire de 2.800 euros par modèle, difficile à encasser sur des véhicules

PART DU DIESEL DANS LES IMMATRICULATIONS AUTOMOBILES

EN %



de taille moyenne, selon le BCG. En parallèle, de nombreux efforts ont été réalisés pour diminuer la consommation des moteurs à essence.

Bruxelles fait marche arrière

Une autre directive pourrait peser sur le diesel. Il s'agit d'harmoniser au niveau européen les taxes sur les carburants, ce qui reviendrait en France à augmenter nettement la fiscalité sur le gazole. Face à la complexité de cette réforme, qui exige l'unanimité des États membres, Bruxelles a pour l'instant fait marche arrière.

Malgré toutes ces menaces, le diesel résiste plutôt bien en France. Passé d'un sommet de 77,5 % des immatriculations en 2008 à 70,8 % en 2010, le poids du diesel est remonté à 72,4 % l'an dernier selon le CFEA. Un mouvement lié à l'augmentation de la part des petites voitures durant les deux années de prime à la casse, puis à sa décre. Or les citadines sont plus souvent équipées d'une motorisation essence. Les trente ans de progression ininterrompue du diesel paraissent cependant révolus.

INGRID FRANÇOIS - FEUERSTEIN