

Prix à la consommation des produits pétroliers en Belgique

1. Vue d'ensemble

La contribution cumulée des produits pétroliers (essence, diesel et mazout de chauffage) à l'inflation totale en Belgique au cours des cinq dernières années a dépassé de 1 point de pourcentage celle de la zone euro. Calculée depuis le début de l'union monétaire, cette différence en termes de contribution atteint même 1,8 point de pourcentage. Les produits pétroliers sont en outre partiellement à l'origine de l'accélération de l'inflation observée à la fin de 2007. Leur contribution à celle-ci a également été légèrement plus prononcée en Belgique que dans la zone euro. Ainsi, les produits pétroliers ont concouru à hauteur de 0,7 point de pourcentage à l'accélération de l'inflation entre septembre et décembre 2007 en Belgique, contre 0,5 point dans la zone euro.

La formation des prix de ces produits en Belgique est examinée ci-après et le niveau des prix pratiqués en Belgique, tant avant qu'après taxes, est comparé avec ceux en vigueur dans l'ensemble de la zone euro et dans les trois principaux pays voisins.

Il ressort de cette analyse que l'asymétrie constatée est principalement imputable à deux facteurs qui rendent l'IPCH belge plus sensible aux fluctuations du cours du pétrole brut, à savoir (a) le niveau particulièrement faible des taxes forfaitaires sur le mazout de chauffage, de sorte que le prix de ce produit en Belgique est inférieur à la moyenne de la zone euro, mais que sa variabilité est nettement plus élevée et (b) la pondération de ce produit qui, dans l'IPCH belge, représente près du double de celle appliquée dans la zone euro. Tout comme le prix du mazout de chauffage, celui du diesel est également plus bas en Belgique que dans l'ensemble de la zone euro et que dans chacun des trois principaux pays voisins, et ce en

raison d'accises plus faibles. Par contre, le prix de l'essence en Belgique est supérieur à la moyenne de la zone euro, similaire à celui observé en France et en Allemagne et plus bas que celui en vigueur aux Pays-Bas.

La plus grande sensibilité de l'IPCH belge aux fluctuations du cours du pétrole brut est de nature symétrique: elle s'applique aux mouvements tant à la hausse qu'à la baisse du cours du pétrole brut. Toutefois, le cours du pétrole brut s'étant surtout inscrit en hausse à partir de 2002 (et également depuis 1999), ce facteur a pénalisé la Belgique durant la période 2003-2007 (et aussi entre 1999 et 2007).

Si les fluctuations du cours du pétrole touchent indubitablement davantage les consommateurs en Belgique que dans la zone euro, il convient cependant de souligner qu'aucune anomalie significative n'a été constatée dans la formation (hors taxes) des prix de ces produits en Belgique. Plus particulièrement, le fait que la formation des prix est déterminée, dans une large mesure, par le « contrat-programme » n'a pas entraîné de distorsions majeures. Même si le principe de l'indexation automatique des marges de distribution permet au secteur de jouir d'une position confortable, cela n'a pas empêché ces dernières années les prix à la consommation proprement dits, surtout ceux de l'essence et du diesel, de s'écarter de plus en plus à la baisse des prix maximums fixés dans le contrat-programme. Il apparaît dès lors que les marges de distribution effectives ont légèrement diminué au cours de ces cinq dernières années. Ce recul pourrait être le signe d'une concurrence accrue dans la distribution de produits pétroliers, même si le fait que certaines stations-service accordent des rabais beaucoup plus importants que d'autres semble indiquer que ce marché est toujours très segmenté et qu'il reste caractérisé par une concurrence imparfaite.

La hausse du cours du pétrole brut a eu une incidence plus prononcée sur l'IPCH belge même si en Belgique, contrairement aux autres pays de la zone euro, elle a quelque peu été freinée du fait de l'introduction par le gouvernement fédéral, du système de cliquet inversé. Par le biais de celui-ci, les accises sur le diesel ont été diminuées de 6,5 centimes d'euro par litre depuis la mi-2005, de sorte que les accises sur le biodiesel se situent actuellement au niveau minimum de l'UE. Jusqu'à la mi-février, le seuil d'activation du système de cliquet inversé n'avait pas été atteint pour l'essence. Abstraction faite de leur incidence sur le budget de l'État, ces réductions d'accises présentent l'inconvénient d'affaiblir le signal que les hausses de prix des produits pétroliers peuvent donner afin de favoriser une diminution de la consommation d'énergie.

2. Formation des prix en Belgique

L'évolution des prix des carburants est déterminée par le cours du pétrole brut libellé en euro, par les marges de raffinage, de transport et de distribution, ainsi que par les adaptations éventuelles des taxes dues sur ces produits. En Belgique, les principes de la formation des prix sont définis dans le contrat-programme qui fixe les prix maximums des produits pétroliers.

Jusqu'en 1974, lorsque le secteur de la distribution de produits pétroliers souhaitait adapter ses prix, il devait à chaque reprise en demander l'autorisation explicite. Lors de la crise pétrolière de 1973-1974, il devint évident qu'un ajustement plus flexible des prix aux fluctuations du marché international était nécessaire. En 1974, une méthode de calcul automatique du prix maximum des produits pétroliers fut fixée pour la première fois dans le contrat-programme entre l'État belge et la fédération pétrolière. Cette forme de régulation des prix est toujours en vigueur aujourd'hui.

Afin de limiter la volatilité des prix, le prix maximum n'est modifié qu'en cas de dépassement de seuils prédéterminés. Dans la pratique, cette disposition ne retarde que très légèrement l'adaptation des prix et, étant donné que ce mécanisme de lissage fonctionne aussi bien pour les hausses que pour les baisses de prix, la différence avec ou sans ce mécanisme est, en moyenne, égale à zéro durant la période considérée. De plus, l'écart, en valeur absolue, entre le prix maximum ainsi déterminé et le prix maximum non lissé a atteint en moyenne moins de 1 centime d'euro par litre au cours des cinq dernières années.

TABLEAU B1 DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS DE COÛTS DU PRIX MAXIMUM DES PRODUITS PÉTROLIERS
(moyennes de période, centimes par litre)

	Prix du produit raffiné	Marge de distribution	Accises et autres	TVA	Autres ⁽¹⁾	Prix maximum
Essence⁽²⁾						
2002-2003	20	13	51	18	1	102
2004-2005	30	13	57	21	0	121
2006-2007	39	15	60	24	1	139
Janvier 2008	42	15	62	25	2	146
Diesel						
2002-2003	20	13	29	13	1	76
2004-2005	32	13	34	17	1	97
2006-2007	41	15	33	19	1	109
Janvier 2008	47	15	32	20	1	115
Mazout de chauffage⁽³⁾						
2002-2003	19	5	1	5	1	31
2004-2005	30	5	2	8	1	46
2006-2007	40	6	2	10	1	58
Janvier 2008	47	6	2	12	2	69

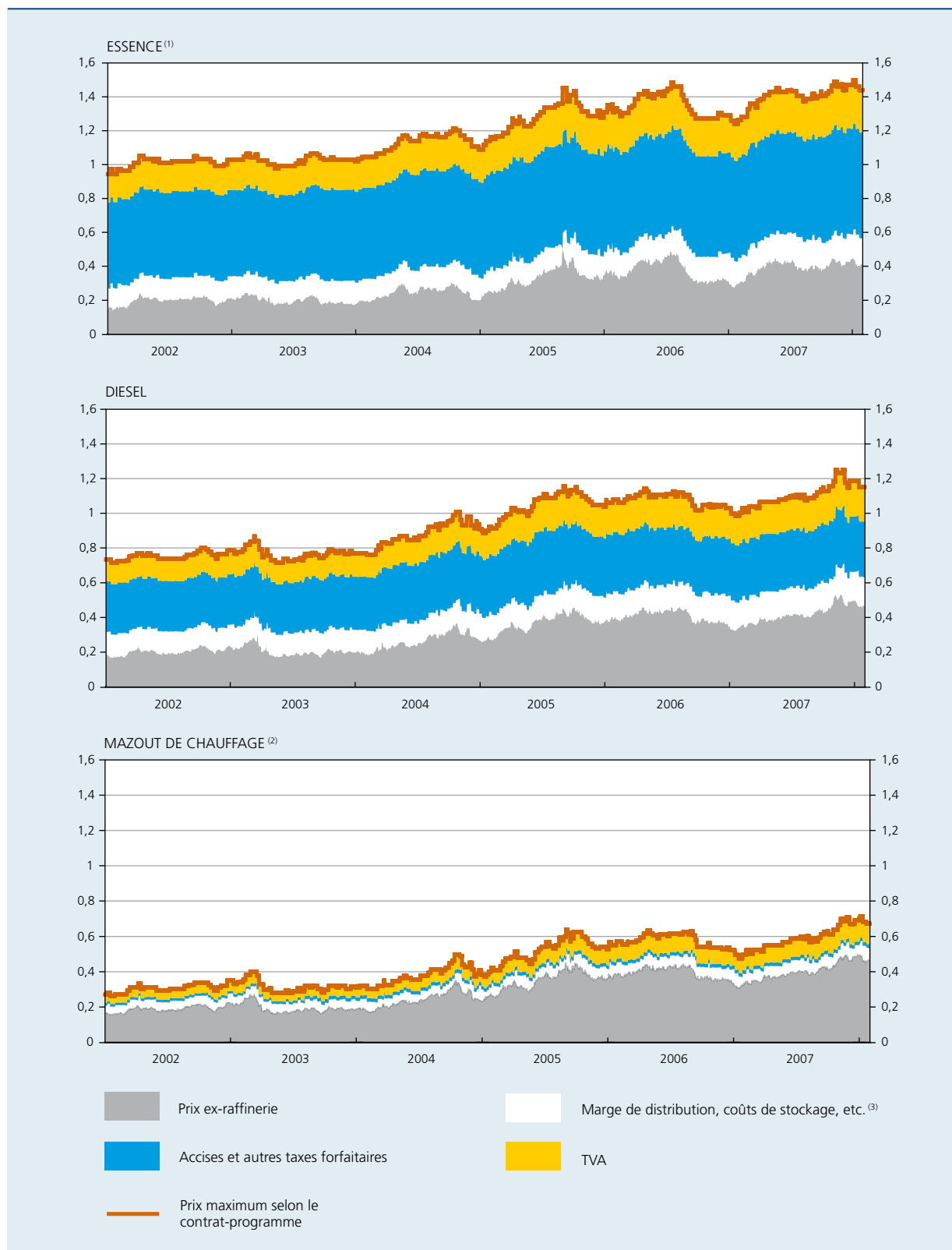
Sources: Platts, Thomson Financial Datastream, DGSIE, BNB.

(1) Coûts de stockage et contributions au Fonds d'assainissement des sols et au Fonds social mazout.

(2) Essence super plus 95 RON.

(3) Livraisons de minimum 2.000 litres.

GRAPHIQUE B1 PRIX À LA CONSOMMATION DES PRODUITS PÉTROLIERS SUR LA BASE DU « CONTRAT-PROGRAMME »
(euros par litre)



Sources : Platts, ADE, BNB.

(1) Essence super plus 95 RON.

(2) Livraisons de minimum 2.000 litres.

(3) Contributions au Fonds d'assainissement des sols et au Fonds social mazout.

Le prix maximum déterminé sur la base du contrat-programme dépend en premier lieu de l'évolution des cotations des produits pétroliers raffinés sur les marchés internationaux. Dans la pratique, ce sont les cotations sur le marché de Rotterdam qui sont utilisées. Le prix du produit raffiné est ensuite majoré d'une marge de distribution et de coûts de stockage qui sont convenus avec le secteur, ainsi que de contributions au Fonds d'assainissement des sols et au Fonds social mazout. Dans la pratique, c'est surtout la marge de distribution qui est importante. S'y ajoutent successivement les taxes forfaitaires (principalement les accises) et la TVA, qui est de 21 p.c. pour chacun des trois produits.

Évolution des prix des produits raffinés

Au cours des cinq dernières années, l'évolution des prix maximums des produits pétroliers a été influencée à hauteur des trois quarts environ par celle des cotations des produits pétroliers raffinés sur le marché de Rotterdam. Ces dernières dépendent, à leur tour, largement du cours du pétrole brut. En ce qui concerne l'essence, le prix du produit raffiné est passé de 20 centimes d'euro par litre environ en 2002 à 42 centimes d'euro par litre en janvier 2008; pour le diesel et le mazout de chauffage, ce prix a augmenté de 20 centimes d'euro par litre environ en 2002 à 47 centimes d'euro par litre en janvier 2008. Cela correspond à des hausses de prix de respectivement 110 et 141 p.c., ce qui est conforme à l'évolution durant la même période du cours du pétrole brut de type Brent libellé en euro (+136 p.c.). Alors que la relation entre le cours du pétrole brut et ceux des produits raffinés est très forte à long terme, elle est moins prononcée à plus court terme, car les marges de raffinage peuvent fluctuer en fonction des conditions de marché pour chaque produit.

Le fait que l'évolution des prix de ces produits ait affiché une tendance à la hausse manifeste au cours de la période sous revue n'empêche pas qu'un recul (temporaire) du cours du Brent (et des produits raffinés sur le marché de Rotterdam) soit rapidement répercuté sur les prix à la consommation en Belgique (comme par exemple en mars-avril 2003, en octobre-décembre 2004, en septembre-novembre 2005 et en août-septembre 2006).

La plupart des hausses récentes de prix trouvent aussi principalement leur origine dans l'évolution du prix des produits raffinés. Ainsi, l'augmentation du cours du pétrole brut a systématiquement poussé à la hausse les prix maximums des carburants, qui ont égalé, en automne 2007, les cotations records enregistrées l'année précédente, avant de les dépasser. En janvier 2008, un léger recul a été observé.

Marges de distribution

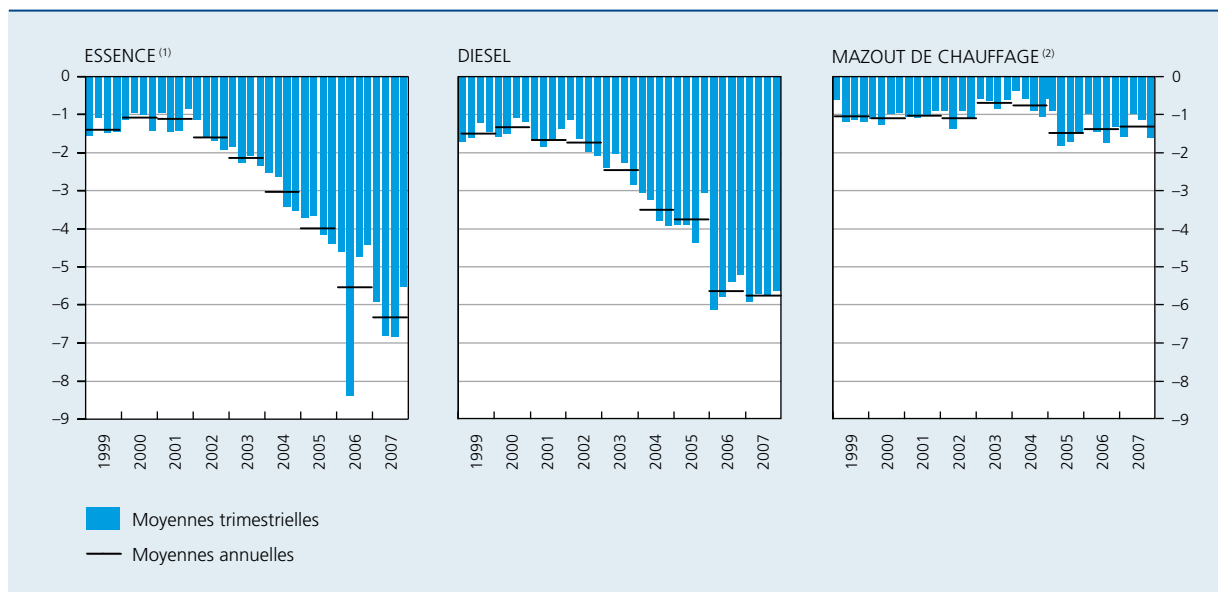
La contribution des marges de distribution à l'évolution des prix des produits pétroliers a été beaucoup plus faible: celles-ci expliquent quelque 8 p.c. de la hausse des prix maximums enregistrée au cours des cinq dernières années. Il convient toutefois de noter que les marges de distribution ont augmenté en moyenne de 4,2 p.c. par an durant cette période, ce qui représente grosso modo le double de l'inflation moyenne (2 p.c.).

Ces marges doivent, en principe, couvrir l'ensemble des coûts opérationnels engendrés pour transporter le produit depuis la raffinerie jusqu'au consommateur et comprennent, outre les coûts de distribution proprement dits, les bénéfices des compagnies pétrolières et une marge minimum garantie pour les fournisseurs et les petits détaillants en produits pétroliers. Ces marges sont adaptées par le SPF Économie deux fois par an (avant le 1^{er} octobre 2006, une fois par an) notamment à l'évolution du salaire horaire dans le secteur pétrolier, à l'évolution de l'indice des prix à la production industrielle, aux fluctuations des taux d'intérêt et aux modifications antérieures des prix maximums. Ces marges fixées dans le contrat-programme sont actuellement de quelque 15 centimes d'euro par litre pour les carburants pour automobiles et de 6 centimes d'euro pour le mazout de chauffage.

Le principe de l'indexation automatique des marges de distribution permet au secteur de jouir d'une position confortable. Cependant, le contrat-programme fixe uniquement des prix maximums, de sorte que les prix à la consommation proprement dits peuvent être déterminés librement aussi longtemps qu'ils restent en deçà du prix maximum: en effet, le secteur de la distribution peut accorder des rabais sur les prix maximums fixés par le contrat-programme. Une estimation de la réduction moyenne peut être obtenue en comparant le prix à la consommation moyen enregistré pour l'IPCH avec le prix maximum en vigueur au même moment. Pour l'essence et le diesel, il en ressort que, si la différence entre ces prix est toujours restée dans une fourchette de 1 à 2 centimes durant la période 1999-2002, ces ristournes moyennes ont systématiquement augmenté au cours des dernières années pour atteindre environ 6 centimes d'euro par litre pour l'essence et le diesel. La remise moyenne accordée pour le mazout de chauffage a également progressé, passant d'environ 1 centime d'euro par litre durant la période 1999-2002 à environ 1,4 centime d'euro au cours des deux dernières années. Les marges de distribution effectives se sont donc un peu réduites pour l'essence et le diesel pendant les cinq dernières années.

GRAPHIQUE B2 REMISES ACCORDÉES PAR LES DISTRIBUTEURS DE PRODUITS PÉTROLIERS

(centimes d'euro par litre)



Sources : DGSIE, BNB.

(1) Essence super plus 95 RON.

(2) Livraisons de minimum 2.000 litres.

L'augmentation des ristournes peut être attribuée au niveau élevé des prix pétroliers eux-mêmes, qui rend la répercussion de la hausse des coûts sur le consommateur moins aisée, la demande étant devenue plus élastique. Cette hausse pourrait toutefois également être le signe d'une concurrence accrue dans la distribution des produits pétroliers, même si le fait que certaines stations-service accordent des rabais beaucoup plus importants semble indiquer que ce marché est toujours très segmenté et qu'il reste caractérisé par une concurrence imparfaite.

Taxes forfaitaires

La différence entre les prix à la consommation des trois produits pétroliers est principalement imputable à la différence d'ampleur des taxes forfaitaires dues sur ceux-ci. Sur le mazout de chauffage sont uniquement perçues la redevance de contrôle (de 1 centime d'euro par litre) et une cotisation sur l'énergie (0,85 centime d'euro par litre), mais pas d'accises. En revanche, les accises sur l'essence (62,27 centimes d'euro par litre) et sur le diesel (31,27 centimes d'euro par litre) sont considérables. Le caractère forfaitaire de ces taxes atténue la transmission des fluctuations du cours du pétrole brut aux prix à la consommation (après taxes). Ce rôle d'amortisseur est le plus important pour l'essence, suivie du diesel, et est quasiment inexistant pour le mazout de chauffage. La plus

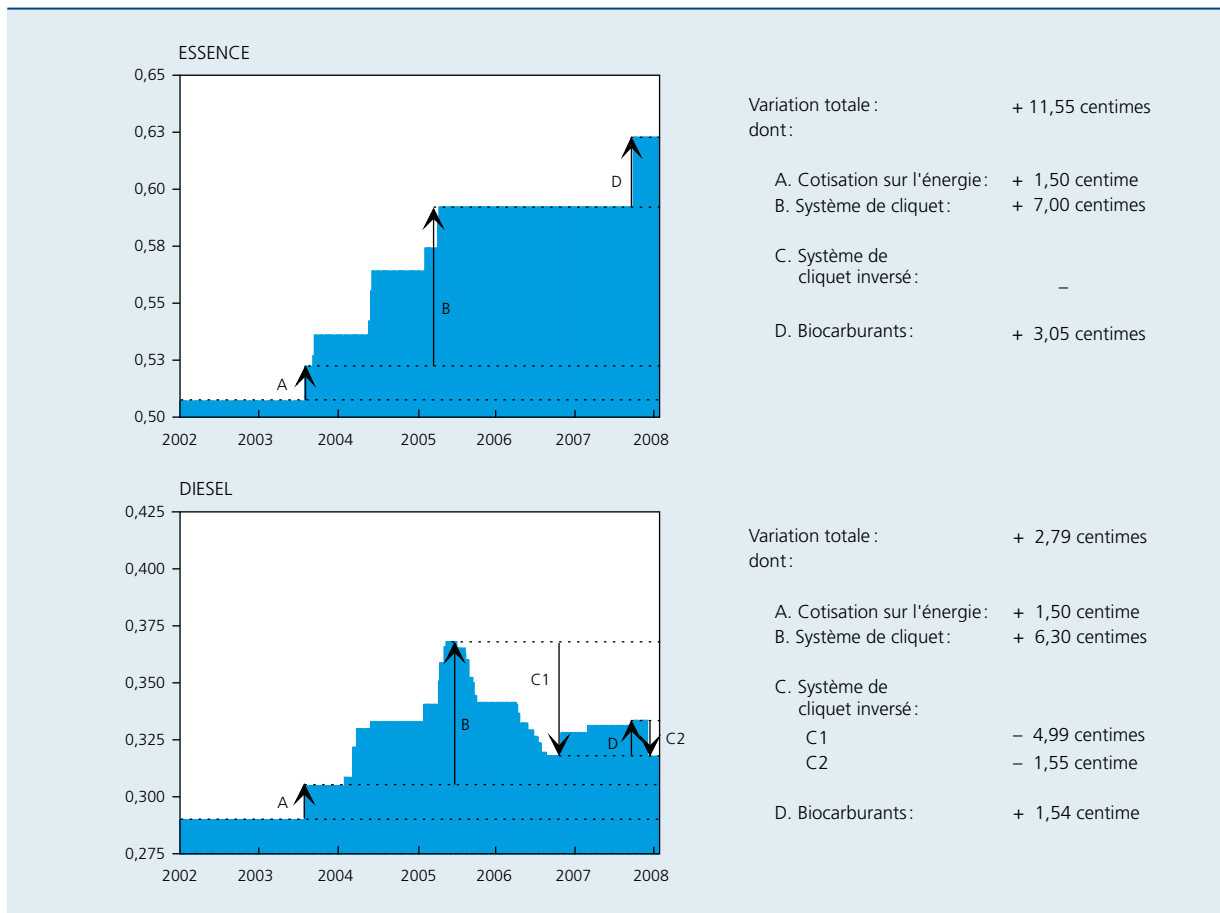
grande variabilité du prix du mazout de chauffage qui en découle est encore renforcée par le fait que la marge de distribution qui s'y applique est également plus faible que pour l'essence et le diesel (cf. supra).

Les accises sur l'essence et le diesel ont été modifiées à plusieurs reprises au cours des cinq dernières années. L'évolution des taxes forfaitaires explique donc les 16 p.c. restants de la hausse observée des prix maximums des produits pétroliers. Quatre phases peuvent être distinguées : à savoir (A) l'augmentation de la cotisation sur l'énergie (B) les relèvements des accises découlant du système initial de cliquet (C) les diminutions des accises imputables au système de cliquet inversé et (D) les hausses des accises qui sont allées de pair avec l'introduction des biocarburants. Tant l'augmentation de la cotisation sur l'énergie que l'introduction du système initial de cliquet en août 2003 s'inscrivaient dans le contexte de la politique visant à réduire l'émission de gaz à effet de serre dans le cadre du respect du protocole de Kyoto.

A. Le 4 août 2003, une cotisation sur l'énergie a été introduite pour le diesel, à hauteur de 1,5 centime d'euro par litre; avant cette date, aucune cotisation sur l'énergie n'était due sur ce produit. En ce qui concerne l'essence et le mazout de chauffage, la cotisation sur l'énergie a été relevée de respectivement 1,5 et 0,5 centime d'euro par litre, pour atteindre 2,86 et 0,85 centimes d'euro.

GRAPHIQUE B3 ACCISES ET AUTRES TAXES FORFAITAIRES SUR LES CARBURANTS

(centimes d'euro par litre)



Sources : ADE, BNB.

- B. Au même moment, le système de cliquet (initial) a été introduit. Celui-ci disposait que la moitié de chaque baisse de prix découlant de l'application du contrat-programme serait compensée par un relèvement permanent des accises, jusqu'à ce qu'un montant maximum cumulé fixé par la loi soit atteint. En 2003, un plafond a été fixé pour l'essence, à savoir 1,4 centime d'euro par litre. En 2004, un plafond identique a été fixé pour l'essence et pour le diesel, à savoir 2,8 centimes d'euro par litre. En 2005, celui-ci a été porté à un maximum de 3,5 centimes d'euro par litre pour le diesel mais n'a pas été modifié pour l'essence. Entre août 2003 et mai 2005, les accises sur l'essence et le diesel ont donc été majorées d'un montant total de respectivement 7 et 6,3 centimes d'euro par litre.
- C. Initialement, le système de cliquet devait rester d'application jusqu'en 2007 mais, afin de freiner la hausse des prix de l'essence et du diesel, le gouvernement fédéral a gelé ce système dès mai 2005 et

a mis en application un système de cliquet inversé visant à réduire les accises. En vertu de celui-ci, chaque augmentation des recettes de TVA générée par une hausse des prix découlant du contrat-programme est entièrement compensée par une diminution des accises, pour autant que les prix fixés par le contrat-programme dépassent les seuils de 1,10 euro par litre pour le diesel et de 1,50 euro pour l'essence. Ce mécanisme a permis de réduire les accises sur le diesel d'environ 5 centimes d'euro par litre entre juillet 2005 et août 2006, de sorte que leur niveau s'est rapproché du seuil minimum de 30,2 centimes d'euro par litre fixé par la Commission européenne. À la fin de 2007, le système de cliquet qui avait été gelé a été réactivé : le 5 décembre 2007, les accises sur le diesel, qui avaient déjà été relevées de 1,5 centime d'euro par litre au total à la suite de l'introduction des biocarburants (cf. ci-dessous), ont de nouveau été réduites d'environ 1,5 centime d'euro par litre, de sorte que le seuil minimum a été atteint pour le

biodiesel. Un nouveau recours au système de cliquet inversé n'est donc plus possible pour le diesel, car il serait contraire à la législation européenne. Jusqu'à la mi-février, le système de cliquet inversé n'avait pas été activé pour l'essence, étant donné que le prix maximum n'avait pas dépassé le seuil d'activation de 1,50 centime d'euro par litre.

- D. Les accises sur l'essence et le diesel non mélangés ont également été majorées au cours des deux dernières années dans le cadre de la loi du 10 juin 2006 concernant les biocarburants. Étant donné que le coût des carburants d'origine renouvelable, c'est-à-dire la partie « bio » des biocarburants, est sensiblement plus élevé que celui des combustibles d'origine purement fossile, seul un taux d'accises différencié permet aux premiers d'être en concurrence avec les seconds. En novembre 2006, les accises sur le diesel non mélangé ont déjà été relevées à cet effet de 1 centime d'euro par litre. Au cours de 2007, le pourcentage de biodiesel dans le diesel mélangé est, en outre, passé de 3,37 à 4,29 p.c. et ensuite à 5 p.c., de sorte que le prix du diesel non mélangé a dû être encore un peu augmenté par le biais d'une nouvelle adaptation des accises (+0,5 centime d'euro). De plus, le 1^{er} octobre 2007, à l'occasion de l'introduction de l'essence bio, les accises sur l'essence non mélangée ont été majorées de 3 centimes d'euro par litre.

En bref, on peut dire que pour le diesel, les relèvements d'accises découlant du système initial de cliquet et l'introduction des biocarburants ont été largement compensés par le fonctionnement du système de cliquet inversé, de sorte que les accises sur ce produit ne dépassaient en janvier 2008 que de 2,79 centimes d'euro leur niveau du 1^{er} janvier 2002. Le système de cliquet inversé n'ayant pas été appliqué pour l'essence avant la mi-février, l'augmentation des accises sur ce produit (y compris la hausse de la cotisation sur l'énergie) a été beaucoup plus importante, à savoir 11,55 centimes d'euro par litre.

3. Comparaison avec la zone euro et avec les trois principaux pays voisins

Sur la base des données de la Commission européenne, il est possible d'analyser la manière dont les prix des produits pétroliers se sont comportés au cours des cinq dernières années par rapport à leurs niveaux respectifs

dans les trois principaux pays voisins et dans l'ensemble de la zone euro, pour les prix à la fois avant et après taxes.

En ce qui concerne les prix hors taxes, c'est-à-dire les prix des produits raffinés sur les marchés internationaux plus les marges de distribution, les disparités de niveau de prix entre les pays ainsi qu'entre les différents produits sont globalement limitées. Ainsi, les prix hors taxes des carburants en Belgique et en Allemagne coïncident pratiquement avec la moyenne de la zone euro, tandis que les prix hors taxes en France sont un peu plus bas et ceux aux Pays-Bas un peu plus élevés. Dans l'hypothèse où les principaux pays voisins seraient soumis aux mêmes prix sur les marchés internationaux, cela impliquerait que les marges de distribution en Belgique (et en Allemagne) se situeraient entre celles en vigueur aux Pays-Bas (plus élevées) et en France (plus basses). Pour le mazout de chauffage, en revanche, les prix hors taxes sont systématiquement inférieurs à ceux enregistrés en moyenne dans la zone euro et dans chacun des principaux pays voisins.

Lorsqu'on analyse les prix après taxes, les différences sont plus importantes. Bien que le taux de TVA applicable à ces produits soit en Belgique (21 p.c.) l'un des plus élevés de la zone euro – le taux de TVA sur les produits pétroliers dans la zone euro est, en moyenne, inférieur d'environ 3 points de pourcentage⁽¹⁾ –, le caractère relativement limité des taxes forfaitaires sur le diesel et sur l'essence a pour conséquence que les prix de ces produits en Belgique sont inférieurs à ceux observés dans les principaux pays voisins. C'est principalement le cas pour le mazout de chauffage. Pour l'essence, en revanche, les relèvements des accises, commentés ci-dessus, ont été tels que le niveau des accises sur ce produit a atteint progressivement un niveau supérieur à la moyenne de la zone euro et proche de celui des principaux pays voisins. À la fin de la période, le prix de l'essence en Belgique est donc supérieur à la moyenne de la zone euro, similaire à celui observé en France et en Allemagne et plus bas que celui en vigueur aux Pays-Bas.

Au cours des cinq dernières années, l'évolution des prix hors taxes du mazout de chauffage s'est un peu écartée à la hausse de celle de la zone euro dans son ensemble et de celle observée aux Pays-Bas, mais elle n'a (quasi-) pas varié par rapport à l'Allemagne et à la France. Ceci s'explique peut-être par le fait que, en 2002, le niveau des prix hors taxes était en Belgique inférieur à celui de la zone euro et des Pays-Bas, ce qui indique des marges plus faibles en Belgique et donc une plus grande sensibilité à la hausse des prix du produit raffiné. En revanche, l'évolution des prix hors taxes de l'essence et

(1) Tandis que, pour l'essence et le diesel, le taux de TVA normal est applicable dans tous les pays de la zone euro – ce taux peut évidemment varier d'un pays à l'autre –, pour le mazout de chauffage, un nombre limité de pays (Irlande, Portugal et Luxembourg) appliquent un taux réduit.

GRAPHIQUE B4 PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS : COMPARAISON INTERNATIONALE

(euros par litre, sauf mention contraire)



Sources : CE, BNB.

(1) Moyenne pondérée par la consommation de produits pétroliers.

du diesel a été moins prononcée en Belgique que dans l'ensemble de la zone euro et dans la plupart des pays voisins considérés individuellement, ce qui est conforme à la constatation faite ci-dessus que les marges de distribution sur ces produits ont été quelque peu comprimées en Belgique.

En ce qui concerne le mazout de chauffage, la hausse des prix cumulée après taxes en Belgique a été, au cours des cinq dernières années, à peu près aussi importante que celle hors taxes, alors que cela n'a pas été le cas en Allemagne ni en France, et encore moins dans l'ensemble de la zone euro et aux Pays-Bas. En raison du niveau

GRAPHIQUE B4 PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS: COMPARAISON INTERNATIONALE (SUITE)

(euros par litre, sauf mention contraire)



Sources : CE, BNB.

(1) Moyenne pondérée par la consommation de produits pétroliers.

nettement plus faible des taxes forfaitaires sur le mazout de chauffage en Belgique, l'incidence de la hausse du prix de ce produit y est en effet moins tempérée. C'est principalement le cas par rapport à la zone euro et aux Pays-Bas, où les taxes forfaitaires sur le mazout de chauffage sont les plus élevées. Étant donné le niveau légèrement

plus bas des taxes forfaitaires sur le diesel en Belgique, l'influence modératrice des accises sur ce produit y a également été un peu plus limitée que dans la zone euro. L'écart à la baisse de l'évolution du prix du diesel en Belgique est en tout cas plus prononcé en termes relatifs pour le prix hors taxes que pour celui après taxes.

TABLEAU B2 ÉVOLUTION DES PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS: PÉRIODE 2002 – JANVIER 2008

(variations cumulées en pourcentage, sauf mention contraire)

	Belgique	Zone euro ⁽¹⁾	Allemagne	France	Pays-Bas
Variation hors taxes					
Essence	77,8	88,8	91,3	105,7	82,4
Diesel	99,8	118,1	125,6	133,5	97,7
Mazout de chauffage	147,5	137,6	143,7	150,5	120,7
Variation après taxes					
Essence	43,1	34,6	33,3	35,1	31,9
Diesel	50,7	56,3	55,6	60,7	51,4
Mazout de chauffage	141,0	97,7	121,0	132,4	71,7
Contribution à l'inflation totale pour la période 2002-2007 ⁽²⁾					
avec pondération propre	2,6	1,6	1,7	1,8	1,1
avec pondération zone euro ⁽³⁾	1,9	1,6	1,6	1,7	1,1

Sources: CE, BNB.

(1) Moyenne pondérée par la consommation de produits pétroliers.

(2) Contribution en points de pourcentage.

(3) Pour ce calcul, on a retenu l'hypothèse technique selon laquelle l'essence et le diesel ont un poids égal dans l'IPCH.

En ce qui concerne l'essence, la hausse du prix après taxes a été un peu plus marquée en Belgique que dans la zone euro, alors que ce n'est pas le cas hors taxes. Cela tient principalement au fait que les accises sur l'essence ont davantage été augmentées en Belgique durant la période sous revue que dans l'ensemble de la zone euro.

La contribution cumulée depuis 2002 des produits pétroliers à l'inflation est nettement plus élevée en Belgique que dans l'ensemble de la zone euro, ce qui est le signe d'une plus grande sensibilité de l'inflation belge aux fluctuations du cours du pétrole brut. Le niveau particulièrement bas des taxes forfaitaires sur le mazout de chauffage, commenté ci-dessus, ainsi que la plus grande variabilité du prix de ce produit qui y est associée, constituent une première explication importante de cette sensibilité plus élevée. Ainsi, même si les trois produits en question avaient la même pondération en Belgique que dans la zone euro (ce qui n'est pas le cas dans la pratique, cf. ci-après), la contribution cumulée des produits pétroliers durant la période sous revue aurait dépassé de 0,3 point de pourcentage celle de la zone euro (1,9 point de pourcentage, contre 1,6 point). Cette plus grande sensibilité est encore renforcée par le fait que ces trois produits pèsent plus dans l'IPCH belge. C'est principalement le poids du mazout de chauffage – précisément le produit dont l'évolution des prix en Belgique est plus prononcée que dans la zone euro – qui y est plus élevé, de sorte que les deux facteurs se renforcent. Durant

la période 2002-2007, cette pondération a atteint une moyenne de 1,35 p.c. dans l'IPCH belge, ce qui représente presque le double de celle de la zone euro. La différence de pondération s'explique par le fait que le besoin de chauffage est moins grand dans les pays méridionaux de l'UE et que, dans la plupart des autres pays septentrionaux de l'UE, d'autres sources d'énergie (principalement le gaz naturel) sont beaucoup plus utilisées pour le chauffage. Du fait de cette pondération divergente, l'écart dans la contribution cumulée des produits pétroliers à l'inflation grimpe jusqu'à 1 point de pourcentage (2,6 points de pourcentage en Belgique contre 1,6 point dans la zone euro).

La plus grande sensibilité de l'IPCH belge aux fluctuations du cours du pétrole brut est, étant donné les facteurs qui l'expliquent, de nature symétrique: elle s'applique aux mouvements tant à la hausse qu'à la baisse du cours du pétrole. On a également pu le constater durant les courtes périodes pendant lesquelles le cours du pétrole a diminué (comme par exemple en 2001 et 2002 ainsi que durant les huit premiers mois de 2007): durant ces périodes, la contribution des produits pétroliers à l'inflation totale a également reculé plus sensiblement en Belgique que dans la zone euro. Toutefois, le cours du pétrole brut s'étant surtout inscrit en hausse à partir de 2002 (et aussi de 1999), ce facteur a essentiellement pénalisé la Belgique entre 2003 et 2007 (mais également de 1999 à 2007).