

# Enquête prix du carburant sur autoroute

## Les résultats à retenir

### Le prix moyen du gazole sur quatre tronçons autoroutiers

	Nombre de stations	Distance	Densité de stations	Prix moyen gazole Février - juin
A 1 Lille Paris	6	221 km	forte	1,428 euros
A 6 Paris Lyon	14	466 km	forte	1,44 euros
A 75 Clermont Ferrand Pezenas	5	320 km	faible	1,452 euros
A36 Mulhouse Beaune	5	235	Assez faible	1,463 euros

### Les prix moyens par enseigne sur autoroute (relevé de février à juin 2014)

marque	Prix moyen Gazole en euros/l	Nb de point de vente
Agip	1,458	39
BP	1,447	58
Total	1,443	129
Shell	1,441	73
Avia	1,433	57
Esso	1,414	45

### Les dix départements au prix le plus cher sur autoroute

département	Prix moyen autoroute
Meuse	1,469
Lozère	1,466
Jura	1,465
Puy de dome	1,463
Aube	1,462
Marne	1,462
Loire	1,46
Ain	1,46
Corrèze	1,459
Doubs	1,459

Moyenne nationale autoroute : 1,436

## Prix du carburant sur les autoroutes

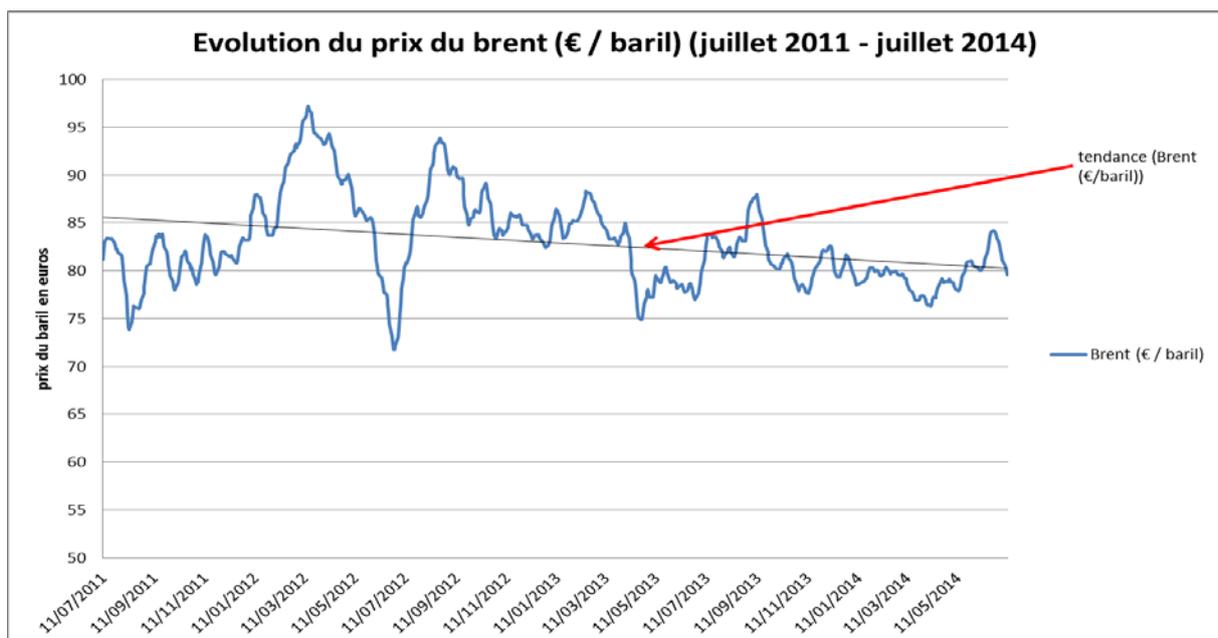
### L'enquête de la CLCV

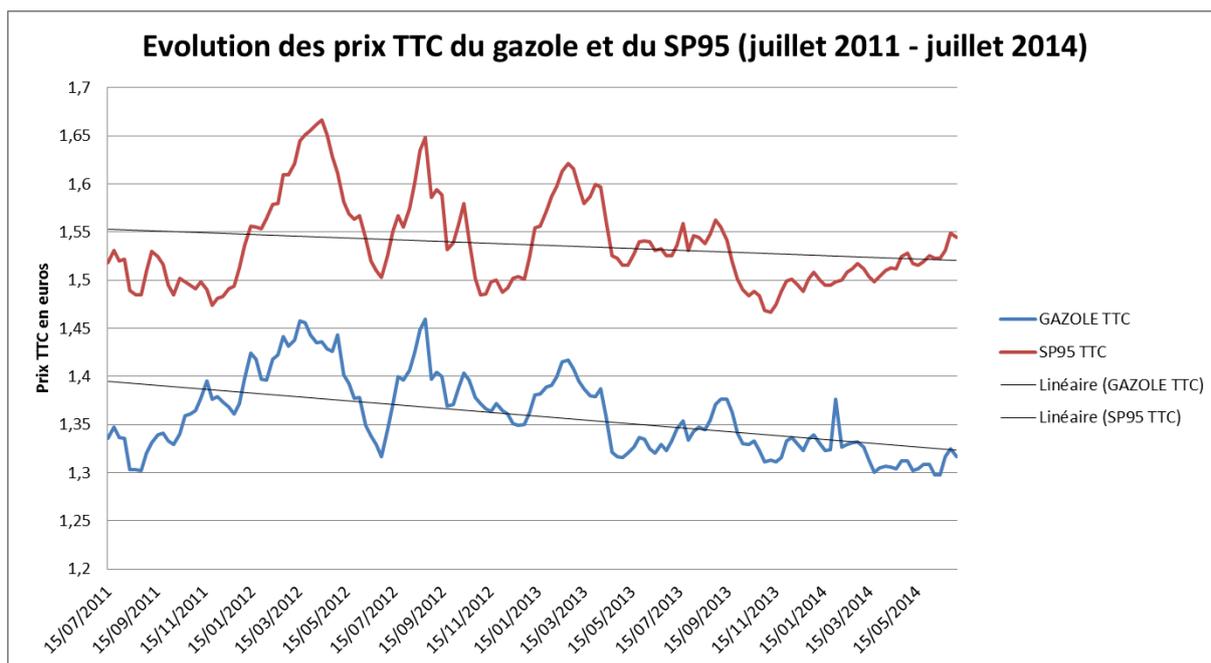
#### I - La tendance des prix du carburant : légère baisse et une très grande stabilité depuis un an

Il convient de situer le contexte des prix des produits pétroliers qui a considérablement évolué depuis deux ans environ. La période 2005-2011 avait été marquée par une forte hausse structurelle du prix du baril de pétrole et des prix à la pompe ainsi que par une forte volatilité (des hausses brutales et parfois aussi des baisses importantes comme fin 2008 ou début 2012).

Depuis, le paysage a changé, notamment à cause de la crise économique (qui tasse la demande) mais surtout de l'exploitation des ressources non conventionnelles qui a relancé l'offre et détendu le marché. Les graphiques ci-dessous décrivent l'évolution depuis 3 ans du cours du baril et des prix finaux du gazole et de l'essence. Il apparaît que la tendance sur trois ans est à une légère baisse. On constate aussi depuis un an une forte baisse de la volatilité des prix (ie ils sont plus stables). Bien sûr, les prix ayant fortement augmenté auparavant, il s'agit d'une stabilité sur un plateau élevé et la dépense en carburant reste un poste douloureux pour les ménages. Mais le changement de tendance est tout même très clair.

S'il est toujours difficile d'anticiper l'avenir, ces éléments permettent aussi de montrer que « l'explosion des prix de l'énergie » n'est pas une fatalité mécanique, ce discours étant abondamment relayé par de nombreux acteurs (présentement dans le débat sur le prix du gaz et de l'électricité).





Par ailleurs, la CLCV a mis en place depuis 2011 un observatoire des marges aval, à savoir les marges de raffinage et les marges de distribution. Les marges de raffinage sont assez faibles depuis quelques années. Par contre, la marge de distribution qui rémunère les stations-service, a connu, surtout pour l'essence, une hausse structurelle depuis le milieu des années 2000 et des pics parfois exceptionnels pour l'essence, les derniers datant du printemps et de l'été 2013. La CLCV avait ainsi émis plusieurs alertes conjoncturelles lorsque des pics de marge de distribution apparaissaient.

Depuis le dernier pic de juin-juillet 2013, il apparaît que les marges de distribution se situent de façon assez constante à un niveau que l'on peut juger comme acceptable (7-8 cts pour le gazole et 9-10 cts pour l'essence). Toujours en veille pour signaler des hausses injustifiées de cette marge de distribution, la CLCV reconnaît que pour les douze derniers mois, la marge moyenne de distribution a été tout fait raisonnable.

Dans un contexte sensiblement moins chaotique, la CLCV a tenu à se pencher sur le segment le plus cher de l'offre (les autoroutes).

### **La spécificité du segment des stations-service sur autoroutes**

Tout particulier qui emprunte les autoroutes a pu constater que le prix du carburant est bien plus élevé sur les stations d'autoroutes que dans le reste du parc. Cette intuition se vérifie de façon constante. Dans notre relevé, le différentiel de prix entre les stations d'autoroute et la moyenne du parc est ainsi de près de 10 %. Plusieurs facteurs peuvent contribuer à expliquer ce différentiel.

- Le loyer payé aux stations d'autoroutes

Les distributeurs mettent souvent en avant ce facteur. En l'absence de données publiques, l'argument n'est pas vérifiable mais on peut lui accorder une crédibilité. Le cas échéant, l'Etat régulateur des autoroutes devrait d'ailleurs se pencher sur ces loyers qui sont in fine payés sur le prix du carburant

- La quasi absence de concurrence de la grande distribution

La France a longtemps connu des marges de distribution faibles du fait de la concurrence exercée par les stations de la grande distribution, ce phénomène étant assez largement hexagonal. Si les marges ont connu des niveaux élevés à certaines périodes de ces dernières années, ce potentiel concurrentiel existe. Or, sur les autoroutes, le volume de stations issues des grandes surfaces n'est plus nul mais reste très faible. Cette moindre intensité de concurrence par enseigne peut contribuer à tirer les prix par le haut.

- Le phénomène de captivité sur autoroute

Le particulier est plus captif des distributeurs sur l'autoroute pour plusieurs raisons. D'abord, quand il s'agit d'un voyage non quotidien, il est contraint par le temps et connaît mal le territoire (une clientèle de passage). Par ailleurs, un automobiliste va rarement sortir de l'autoroute pour chercher une station peu chère. De fait, il est assez contraint de faire le plein sur une station d'autoroute.

Pour ces raisons, une jurisprudence constante des autorités de la concurrence nationale et communautaire (notamment Exxon/Mobil du 29 septembre 1999 et TotalFina/Elf du 9 février 2000) considère que les autoroutes constituent un marché spécifique de la distribution de carburant où le degré de captivité du consommateur est plus prononcé que la moyenne.

Ce problème de captivité peut induire deux phénomènes haussiers pouvant être créés par les professionnels.

Premièrement, des stations à proximité peuvent s'entendre sur les prix en considérant que l'automobiliste dont la jauge est bientôt vide dispose d'un faible choix, ce qui permet aux deux trois stations à proximité de hausser les prix de façon concertée.

Le conseil de la concurrence avait condamné le 31 mars 2013 les principales compagnies pour entente sur le prix des carburants sur les autoroutes mais cette condamnation avait été invalidée par la cour d'appel le 9 décembre 2003. Le débat a porté justement sur le parallélisme des prix entre points de vente situés à proximité et la mise en place de systèmes d'information sur la tarification du voisin, le premier jugement l'interprétant comme un signe d'entente le second jugement considérant qu'elle témoignait d'une intensité concurrentielle locale (chacun regarde le prix de l'autre).

Une autre problématique concerne non l'entente mais la position dominante locale. Une précédente étude de la CLCV (juillet 2012) qui portait sur l'ensemble des stations de carburant, montrait que les prix étaient plus chers dans les départements à faible densité de stations (cette faible densité pouvant traduire une plus faible concurrence). Les distributeurs ont argué sur ce point que dans les départements ruraux, la faiblesse des volumes oblige à un prix plus élevé pour maintenir la marge.

Dans le contexte autoroutier, la question de la position dominante locale se reproduit sous un mode un peu différent. Elle ne concerne pas les habitants du département, qui ne vont pas faire le plein dans une station d'autoroute, mais les automobilistes en voyage et de passage sur cette portion d'autoroute. Dans un territoire ou une portion d'autoroute où le nombre de stations est faible, la captivité de l'automobiliste est d'autant plus forte (un plus grand nombre est « obligé » de s'arrêter à cette station) ce qui peut tirer à la hausse.

## **II - L'enquête prix stations d'autoroutes de la CLCV**

### **1°) Méthodologie**

Nous avons relevé les prix des carburants sur la quasi-totalité des stations d'autoroutes du réseau français (391 points de vente). Le relevé a été effectué une fois par mois pendant 5 mois, de février à juin 2014. Il porte sur le gazole et l'essence (sans plomb 95).

Le relevé a été effectué sur le site Internet ministériel d'observatoire des carburants dont la fiabilité est incontestable. Pour le gazole, quelques stations ont été retirées du relevé car leur remontée de prix intervenait à une date trop différente (plus de 15 jours). On notera, et ce fait est propre à l'observatoire ministériel, qu'il y a souvent quelques jours de décalages entre les relevés des prix de différentes stations, un pas de temps trop court pour influencer les résultats notamment dans une période de forte stabilité des prix (ce qui est le cas en 2014).

Il apparaîtra que pour le prix de l'essence, la grande majorité des relevés sont trop datés pour être recevables. Nous traitons de ce point dans la partie suivante.

### **2°) Résultats nationaux**

#### **- La dégradation de la statistique publique sur les prix de l'essence**

Il apparaît que le relevé ministériel est très raisonnablement à jour pour le gazole mais qu'il ne l'est pas pour l'essence sans plomb 95. Ce problème avait déjà été constaté par une précédente enquête de la CLCV de juillet 2012 qui portait sur l'ensemble des stations-service.

Il apparaît que le problème est bien plus marqué quand on observe seulement les autoroutes. Pour notre période d'étude (de février à juin 2014), seules 38 stations présentent une information raisonnablement actualisée pour l'essence (alors que l'information est quasi généralisée pour le gazole soit 391 stations). De nombreux relevés en essence datent de plusieurs semaines et de plusieurs mois et constituent ainsi une très mauvaise information (même si la date est précisée).

Dès lors, nous considérons que, pour les autoroutes, les données de l'observatoire ministériel des carburants relatives à l'essence ne sont pas fiables pour en tirer une analyse générale. Nous allons donc fonder notre analyse sur les prix du gazole qui reste le carburant majoritaire en France. Par ailleurs, on peut considérer (par expérience d'enquête mais sans certitude scientifique) que le rapport des prix entre enseignes et entre territoires est assez similaire pour le gazole et l'essence (ie quand une station ou un département par exemple est « cher » en gazole il tend à être cher en essence). Ainsi nos conclusions, techniquement fondées sur les prix du gazole, ont une valeur assez générale.

Il reste que la faiblesse de l'information sur l'essence, assez spectaculaire sur l'autoroute, est regrettable car le consommateur ne dispose pas d'une information complète. L'observatoire ministériel avait justement été créé à cette fin et l'effritement de sa qualité est une mauvaise nouvelle qui appelle à des mesures de la part du ministère de l'Economie.

Par ailleurs, le consommateur utilise de plus en plus les sites Internet de comparaison des prix (Carbéo, privalapompe.fr par exemple, il en existe beaucoup). Dans la plupart des cas, ces sites font surtout de l'aspiration des données sur l'observatoire ministériel. Dans ce cadre, les carences du relevé ministériel sont reproduites par ces sites. En règle générale, ils traitent l'information avec un certain discernement en enlevant les données trop anciennes ou en indiquant la date de relevé. Mais ces pratiques varient (parfois un site publie les informations tant qu'elles datent d'un délai de moins de 90 jours ce qui est bien trop long quand les prix du pétrole son « chahutés »).

La CLCV demande aux pouvoirs publics de fiabiliser le relevé de prix sur l'essence SP 95, notamment pour les autoroutes.

Nous souhaitons aussi que le **site ministériel et les sites de comparateurs de prix mentionnent plus explicitement des réserves quand à la disponibilité de prix actualisés sur l'essence** et que le consommateur qui utilise ces sites prête attention à la date de relevé.

- **Le différentiel de prix autoroutes/reste du réseau**

Notre relevé de prix constate un prix moyen sur autoroute de 1,436 euros pour le gazole. Selon les données de l'UFIP, sur la même période le prix moyen du gazole toutes stations était de 1,313 euros le litre.

**Le différentiel entre l'autoroute et le reste du parc est de 12,5 centimes (+ 9,5 %) pour le gazole. La différence de prix est ainsi indéniable.**

- **Les prix par enseignes : Agip le plus cher, Esso le moins cher**

Nous produisons ci-dessous le classement des enseignes par leur prix moyen sur autoroutes. Nous n'avons gardé que les enseignes disposant d'un nombre suffisamment représentatif de points de vente. Ainsi Carrefour et Leclerc présentent des prix très compétitifs (1,41 et 1,42 euros) mais disposant de moins de 20 enseignes, nous ne les intégrons pas dans le classement.

**Les prix moyens par enseigne sur autoroute (relevé de février à juin)**

marque	Prix moyen gazole	Nb de point de vente
Agip	1,458	39
BP	1,447	58
Total	1,443	129
Shell	1,441	73
Avia	1,433	57
Esso	1,414	45

Source : CLCV d'après observatoire ministériel du carburant

Pour le gazole, on constate des moyennes assez rapprochées autour de 1,44 euros le litre, à l'exception de Esso qui, avec 1,414 euros, est significativement moins cher, et AGIP qui, avec 1,458 euros est sensiblement plus cher.

**GMS, Discount : peu nombreuses mais moins chères**

Carrefour	1,422
Leclerc	1,41
indépendant sans enseigne	1,397
Intermarché	1,3
Total access	1,295
indépendant discount	1,295
Auchan	1,288

### 3°) Les tendances territoriales : plus cher dans des stations « enclavées »

Nous avons calculé le prix moyen par département sur les 5 mois de relevé. On pourra objecter que le département ne constitue pas précisément une zone de chalandise ou un marché pertinent local. L'objection vaut pleinement si on considère l'ensemble des stations du département. Si on s'en tient aux autoroutes par contre, l'aire du département peut raisonnablement constituer un tronçon de marché pertinent.

Pour constater que les départements aux prix les plus élevés (voir tableau ci-après) répondent aux caractéristiques suivantes :

- Il s'agit plutôt de départements traversés par des autoroutes qui ne comptent pas parmi les plus fréquentées (l'A36 dans l'est, l'A75 dans le massif central)
- Même si cela n'est pas automatique, il s'agit de territoires avec peu de stations ou, en tout cas, peu de stations par autoroutes (le Puy-de-Dôme par exemple compte 7 stations mais parce qu'il est traversé par 3 autoroutes).
- Pas de liens marqués avec des enseignes (BP est l'opérateur dans les départements les plus chers, comme la Lozère ou la Meuse, mais sans que ce soit significatif).

#### Les dix départements au prix le plus cher sur autoroute

département	Prix moyen autoroute
Meuse	1,469
Lozère	1,466
Jura	1,465
Puy de dome	1,463
Aube	1,462
Marne	1,462
Loire	1,46
Ain	1,46
Corrèze	1,459
Doubs	1,459

Moyenne nationale autoroute : 1,436

La liste des départements les moins chers n'est pas vraiment significative. Il s'agit souvent de départements comptant peu de stations mais qui comprennent au moins un point de vente de la grande distribution ou de discount (Total access). Dans une certaine mesure, cela souligne l'importance que peuvent avoir des entrants non issus d'un groupe pétroliers. Mais passé ces quelques cas particuliers, on trouve plutôt des départements un peu moins chers que la moyenne et comptant plus de stations que la moyenne. Il s'agit de de la grande couronne d'Ile-de-France et des grands autres départements urbains peuplés (Gironde, Loire-Atlantique, Hérault, Nord par exemple).

Si la densité d'habitat peut constituer une variable<sup>1</sup> jouant (négativement) sur le prix du carburant hors et sur autoroute, elle reste trop générique pour mesurer le niveau de concurrence auquel une station fait face.

---

<sup>1</sup> Le manque fiabilité des données essence prévient de pouvoir effectuer un quelconque calcul de corrélation.

#### 4°) Les autoroutes enclavées sont plus chères que les autoroutes très fréquentées

Un autre angle d'analyse permet de confirmer le propos du point précédent et de l'affiner.

Nous avons retenu quatre tronçons d'autoroutes, par leur fréquentation, qui se distinguent en deux catégories, à savoir :

- L'A 6 Paris Lyon qui est par excellence un tronçon d'autoroute très fréquenté
- L'A 1 Lille Paris qui est aussi très fréquentée
- L'A 75 Clermont Ferrand Pezenas (Hérault) de fréquentation plus moyenne et qui, notamment pour les vacanciers, constitue l'alternative à l'A6
- L'A36 de Mulhouse à Beaune qui est une autoroute peu fréquentée

Il apparaît sans surprise que les tronçons à forte densité de stations (Paris Lyon Lille Paris) présentent un prix du carburant moins élevé que sur les autoroutes à plus faible densité (Clermont Pezenas, Beaune Mulhouse). L'écart de prix de l'ordre de deux à quatre centimes ne doit pas être relativisé. Premièrement, cette majoration s'ajoute à une marge de distribution déjà très importante sur l'autoroute (plus du double de la marge normale). Deuxièmement si on la situe non en rapport avec le prix total (composée du cours du baril des taxes, etc) mais sur le seul segment qui rémunère le distributeur, une majoration de deux à quatre centimes représente une part importante de la marge de distribution (+ 10 à 20 % de la marge de distribution).

#### Le prix moyen du gazole sur quatre tronçons autoroutiers

	Nombre de stations	Km/station	Prix moyen gazole Février - juin
A 1 Lille Paris	6	36,8	1,428
A 6 Paris Lyon	14	33,2	1,44 euros
A 75 Clermont Ferrand Pezenas	5	63,4	1,452
A36 Mulhouse Beaune	5	46,2	1,463

Pour illustrer plus concrètement le phénomène, mentionnons la station d'autoroute la plus chère de France : l'Agip de Saint Julien Puy Lavèze (1,52 pour le gazole) qui est située sur une portion enclavée de l'A 89 entre l'agglomération de Clermont et Ussel et qui éloignée des autres stations de l'autoroute.

Pour expliquer ces écarts de prix, on peut considérer que sur ces autoroutes, les volumes vendus sont plus faibles que sur une autoroute très fréquentée, ce qui amène une marge plus élevée. Si ce propos peut être pertinent pour une petite station classique isolée en milieu rural, on peut difficilement l'entendre pour une station sur autoroute où les marges « normales » de distribution sont déjà très élevées.

Les principaux facteurs de discrimination tarifaire restent l'intensité concurrentielle. Il est assez indéniable que le prix pratiqué dépend étroitement de la densité de station : plus la densité est faible plus le prix est élevé. Autrement dit, quand il y a peu de stations sur une portion d'autoroute, ces dernières acquièrent un relatif pouvoir de marché propice à la hausse du prix.

L'effet de densité peut être amplifié par la présence de stations de la grande distribution qui tarifent moins cher. Ce fait contribue à expliquer le tarif moyen bas du tronçon Lille Paris où sont présents

ces types de points de vente. Leurs tarifs font baisser la moyenne mais, elles jouent aussi un rôle d'aiguillon concurrentiel sur les points de vente voisins.

Ces résultats devraient inciter les pouvoirs publics à surveiller plus étroitement les attributions de concessions de stations d'essence par les sociétés autoroutières afin d'éviter des tronçons à trop faible densité de stations et afin de faciliter aussi de nouveaux entrants (autres que les majors pétrolières). La présence de stations de la grande distribution est récente (elle date en gros de la fusion entre Elf et Total où des stations sur autoroutes ont dû être vendues) et son taux de pénétration peut être considéré comme trop faible.

**La CLCV demande :**

- Une meilleure tenue de l'observatoire ministériel des prix du carburant qui n'est pas assez bien actualisé pour l'essence SP 95 notamment.
- que l'Etat veille à un bon maillage de stations essence sur les autoroutes (notamment celles de fréquentation moyenne) par ses négociations concessives avec les sociétés d'autoroute. Ce maillage doit permettre une plus grande diversité d'enseignes par l'entrée de stations non issues de groupe pétroliers.
- que l'Etat veille dans le cadre de ses relations concessives à que les sociétés ne demandent pas un loyer excessif aux stations-services qui viendraient majorer le prix de l'essence.

## Annexe

### Les prix du gazole par départements sur autoroutes

Du plus cher au moins cher. En euros par litre

dpt	prix moyen	dpt	prix moyen	dpt	prix moyen
55	1,47	60	1,449	77	1,433
48	1,466	61	1,449	82	1,433
39	1,465	80	1,449	87	1,432
63	1,463	78	1,447	54	1,431
10	1,462	4	1,446	85	1,431
51	1,462	21	1,446	84	1,428
1	1,46	67	1,446	31	1,425
42	1,46	69	1,446	83	1,425
19	1,459	37	1,445	17	1,424
25	1,459	6	1,444	40	1,421
88	1,457	45	1,444	14	1,419
74	1,456	89	1,444	47	1,419
12	1,455	8	1,442	57	1,418
73	1,455	41	1,442	76	1,417
3	1,454	13	1,441	44	1,416
24	1,454	35	1,441	79	1,415
50	1,454	53	1,441	34	1,414
2	1,453	72	1,441	92	1,414
62	1,453	11	1,44	95	1,41
18	1,452	26	1,44	91	1,408
36	1,451	38	1,44	7	1,405
64	1,451	66	1,44	56	1,4
71	1,451	28	1,439	86	1,399
49	1,45	43	1,439	33	1,397
52	1,45	30	1,435	93	1,39
68	1,45	46	1,435	94	1,359
27	1,449	59	1,434	81	1,303
				90	1,288

Enquête CLCV – Juillet 2014