



Etude de la CLCV sur :

Les prix à la pompe par département en  
mars, juin, **et octobre 2012**

L'évolution des marges de raffinage et de  
distribution sur les carburants

# *I - Prix des carburants*

## *La CLCV pointe des différences selon des départements*

### *A- Les variables qui influencent le prix local du carburant*

Le contexte : la décomposition des prix du carburant

Les trois produits pétroliers qui concernent directement le consommateur (essence, gazole, fioul domestique) voient leur prix se décomposer de la même façon :

- Le cours du baril qui, hors taxe, est l'élément le plus important et le plus inflationniste. Il dépend assez largement de l'équilibre mondial entre l'offre et la demande, des perspectives de rareté et, conjoncturellement, peut être influencé par des phénomènes spéculatifs. Notons enfin que, le baril étant facturé en dollar, l'évolution de la parité euro/dollar est très structurante (un euro fort fait baisser le prix à la pompe en France et vice versa).

- La marge de raffinage qui est en fait le prix rémunérant l'ensemble de l'activité de raffinage. Elle représente souvent entre 2 et 8 centimes par litre mais, depuis dix ans, connaît une relative tendance à la hausse et surtout des fluctuations très marquées notamment pour le carburant.

Le niveau de la marge de raffinage est déconnecté du cours du baril et dépend étroitement de la tension quantitative sur le marché européen. Dans ce cadre, les groupes pétroliers ont tendance à limiter leurs capacités de raffinage afin de garder un marché tendu et une marge confortable.

- la marge de distribution qui, en substance, rémunère l'activité du réseau de stations-service. Elle représente entre 7 et 12 centimes par litre pour le carburant. Moins fluctuante, elle était traditionnellement basse en France pour le carburant avec la concurrence des stations-service de la grande distribution.

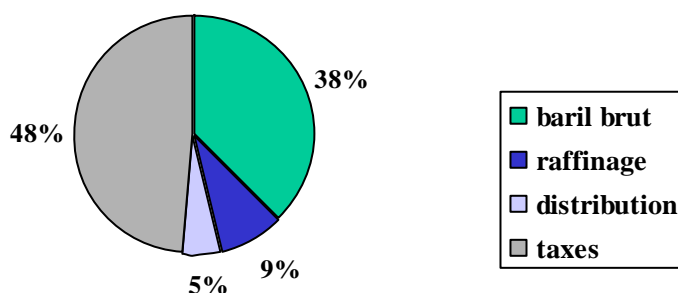
Depuis 3-4 ans, elle connaît ponctuellement des hausses assez substantielles et plutôt non justifiées. En outre, il existe des différences de marges selon les lieux et les types de stations-service.

- L'ensemble des taxes, soit très principalement la taxe intérieure de consommation (TICPE, ex-TIPP) et la TVA. Sur ce point, on notera que la TICPE est facturée au litre et que la TVA est en proportion du prix. L'envolée du cours du baril augmente donc les recettes de

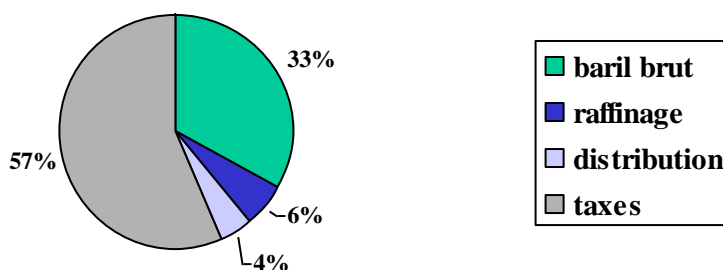
l'Etat par le biais de la TVA.

Il apparaît régulièrement que le prix « à la pompe » ne suit pas celui du baril. A ce jour, il existe un solide consensus pour considérer que, une fois intégrée la parité euro/dollar, les variations du cours du baril sont bien répercutées avec un délai de 10-15 jours. Les déconnexions entre le baril et le prix final existent bien mais sont justement dues à des évolutions atypiques des autres étages du prix que sont les marges de raffinage et de distribution.

### La répartition du prix d'un litre de gazole en juillet 2012



### La répartition du prix d'un litre d'essence en juillet 2012



Du point de vue de l'action consommériste, le cours du baril résulte d'un équilibre mondial que peuvent difficilement influencer les entreprises et les pouvoirs publics européens. Les activités de raffinage et de distribution sont par contre des activités industrielles et commerciales plus classiques où on peut notamment appliquer les problématiques de régulation et de droit de la concurrence.

Les graphiques ci avant proposent la répartition du prix du gazole et de l'essence pour juillet 2012. La répartition est un peu atypique sur deux points : les marges de distribution sont à 7 cts au litre, ce qui est le bas de la fourchette (entre 7 et 12 cts) et les marges de

raffinage, de 10 cts environ, sont à un niveau très élevé. Avec des marges de distribution assez faibles on s'attend donc à des écarts territoriaux très réduits (1 ct en dehors de cas particuliers).

### Le prix local du carburant dépend de deux facteurs : la marge de distribution et la part régionale de taxe

Le rappel effectué ci-avant permet de comprendre que, normalement, le prix d'un litre de carburant ne devrait que très peu varier selon les territoires car les plus importants « étages » du prix sont fixés à un niveau mondial (prix du baril), européen (marge de raffinage) et national (la quasi-totalité des taxes). Il ne reste donc que deux facteurs qui influencent localement le prix : la part régionale de la taxe TICPE (avant appelée TIPP) et la marge de distribution.

**Le fait est méconnu mais, depuis 2007, l'Etat français laisse la possibilité aux conseils régionaux de majorer la TICPE pour financer certains transferts de compétence entre l'Etat et la région.** Ces recettes sont tout sauf négligeables puisqu'elles représentent environ un milliard d'euros par an pour l'ensemble des régions. Depuis la loi de finances 2010, une petite moitié de cette ressource est obligatoirement affectée au financement d'infrastructures durables (ferroviaire et fluviale), le reste étant une ressource budgétaire générique pour le conseil régional.

En 2012, cette majoration optionnelle est plafonnée à 2,5 centimes d'euros par litre. Le prix à la pompe peut donc localement dépendre du taux retenu par le conseil régional. Dans les faits, cette variable ne joue réellement que pour trois régions (Poitou-Charentes et Corse, qui ont choisi de ne pas exercer cette majoration et Rhône-Alpes dont la majoration est d'un gros centime moins élevé pour le gazole et de 0,73 centimes pour l'essence) tandis que les autres régions l'exercent au taux plafond<sup>1</sup>.

Le deuxième facteur, bien plus important, a trait à la marge de distribution c'est-à-dire au tarif qui rémunère l'activité de transport et de distribution (principalement la station-service). Plusieurs éléments jouent sur la tarification propre à la station-service :

- le coût de revient effectif qui localement peut surtout dépendre du coût de l'immobilier commercial, plus élevé en zone urbaine, et du coût de transport (plus élevé dans des zones spécifiquement enclavées).

---

<sup>1</sup> Le lien suivant donne les majorations par régions. <http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-fiscalite-des-produits,11221.html>

- le contexte concurrentiel : la recherche de carburant d'un consommateur étant circonscrite à une zone limitée (la zone de chalandise), l'équilibre concurrentiel de la zone joue sur le niveau de la marge de distribution. En soi, le département n'est pas zone de chalandise pertinente (qui est bien plus petite) mais un prix moyen plus élevé dans un département peut traduire une intensité concurrentielle moins élevée dans les zones de chalandise de ce département.

## **B) L'étude des 9643 prix des carburants par département fin mars, fin juin et fin octobre 2012**

### **1- les prix du carburant sont plus élevés dans des départements ruraux peu denses**

L'ensemble des résultats pour les 96 départements métropolitains sont compilés en annexe. Globalement, on peut considérer qu'une soixantaine de départements ont des prix qui ne s'écartent pas de la moyenne, **qu'une grosse vingtaine présentent des prix significativement supérieurs à la moyenne (2-4 cts au litre) et que 6 à 8 départements ont des prix significativement inférieurs à la moyenne.**

#### **1.1 Les départements présentant des prix supérieurs à la moyenne**

Les tableaux ci-dessous présentent le classement des 20 départements les plus chers de France, en moyenne, pour le gazole puis pour l'essence. Le classement est reproduit pour les trois relevés mensuels (mars, juillet et octobre).

Nous constatons que ce classement est très analogue pour chacun des trois relevés. Pour le gazole, 14 départements (en rouge) sont présents dans les trois classements mensuels et 4 autres (en vert) sont présents deux fois. Situation un peu moins homogène, mais tout de même resserrée, pour l'essence où 9 départements sont présents dans les trois classements mensuels et 10 autres sont présents deux fois.

Enfin, il apparaît que les classements pour le gazole et pour l'essence sont très similaires. Le tableau montre ainsi que les départements revenant deux ou trois fois dans le classement gazole reviennent le plus souvent deux ou trois fois dans le classement essence. L'écart de prix entre la moyenne de ces 20 départements et la moyenne nationale est de l'ordre de 4 cts au litre pour le gazole et pour l'essence. On constate par ailleurs que les prix de ces départements évoluent globalement comme la moyenne.

**Le classement pour le gazole et l'essence fait donc apparaître un bloc cohérent de départements où le prix du carburant est constamment plus élevé qu'ailleurs.**

## Le classement des 20 départements les plus chers en gazole Pour fin mars, fin juin et fin octobre 2012

Soulignés en rouge les départements présents dans les trois classements mensuels et soulignés en vert ceux présents dans deux des trois classements mensuels.

	Prix gazole fin mars 2012		Prix gazole Fin juin 2012		Prix gazole fin octobre 2012
<b>Paris</b>	1,563	Paris	1,44	Paris	1,486
<b>Corse du sud</b>	1,53	Corse du sud	1,423	Corse du sud	1,476
<b>Haute Corse</b>	1,533	Haute Corse	1,417	Haute Corse	1,46
<b>Cantal</b>	1,51	Allier	1,399	Hauts de Seine	1,437
<b>Alpes Maritime</b>	1,501	Bouches du Rhône	1,398	Lozère	1,43
<b>Alpes de Haute Provence</b>	1,5	Alpes de Haute Provence	1,397	Corrèze	1,429
<b>Lozère</b>	1,5	Cantal	1,39	Alpes Maritimes	1,428
<b>Allier</b>	1,495	Hauts de Seine	1,383	Haute Marne	1,423
Hautes Alpes	1,495	Lozère	1,376	Allier	1,421
<b>Corrèze</b>	1,492	Aisne	1,416	Alpes de Hte Provence	1,42
<b>Gers</b>	1,492	Ardennes	1,368	Hautes Pyrénées	1,42
<b>Lot</b>	1,49	Alpes Maritime	1,368	Lot	1,419
<b>Meuse</b>	1,487	Corrèze	1,368	Ardennes	1,418
<b>Aude</b>	1,487	Hautes Pyrénées	1,366	Seine Saint Denis	1,417
<b>Ardennes</b>	1,486	Gers	1,365	Pyrénées Atlantiques	1,416
<b>Haute Marne</b>	1,485	Lot	1,365	Yonne	1,416
<b>Pyrénées Atlantiques</b>	1,485	Haute Marne	1,365	Aude	1,415
<b>Yonne</b>	1,485	Meuse	1,362	Gers	1,415
Cote d'Or	1,484	Aude	1,361	Creuse	1,414
Dordogne	1,484	<b>Yonne</b>	1,361	Val d'Oise	1,414
Moyenne des 20 déptms chers	1,499		1,382		1,429
Moyenne nationale	1,463		1,341		1,398

## Le classement des 20 départements les plus chers en essence SP 95 Pour fin mars, fin juin et fin octobre 2012

Soulignés en rouge les départements présents dans les trois classements mensuels et soulignés en vert ceux présent dans deux classements mensuels.

	Prix essence SP 95 fin mars 2012		Prix essence SP 95 Fin juin 2012		Prix essence fin octobre 2012
<b>Paris</b>	1,761	Paris	1,657	Paris	1,666
<b>Corse du Sud</b>	1,734	Corse du Sud	1,594	Corse du Sud	1,607
<b>Haute Corse</b>	1,731	Haute Corse	1,594	Haute Corse	1,601
<b>Allier</b>	1,72	Corrèze	1,584	Lozère	1,597
<b>Lozère</b>	1,712	Cantal	1,577	Gers	1,569
<b>Cantal</b>	1,711	Gers	1,576	Cantal	1,567
<b>Hauts de Seine</b>	1,709	Hauts de Seine	1,575	Ardennes	1,563
<b>Alpes de Haute Provence</b>	1,709	Alpes de Haute Provence	1,574	Hauts de Seine	1,562
<b>Hautes Alpes</b>	1,705	Dordogne	1,569	Allier	1,560
<b>Gers</b>	1,704	Lozère	1,568	Corrèze	1,555
Ariège	1,702	<b>Ardennes</b>	1,567	Hautes Alpes	1,552
<b>Haute Pyrénées</b>	1,7	Lot et Garonne	1,565	Aveyron	1,551
<b>Aude</b>	1,7	<b>Allier</b>	1,56	Hautes Pyrénées	1,549
Alpes Maritime	1,7	Creuse	1,559	Landes	1,548
<b>Puy-de-Dôme</b>	1,699	Meurthe-et- Moselle	1,558	Creuse	1,542
Tarn	1,697	Lot	1,556	Lot et Garonne	1,542
<b>Meurthe-et- Moselle</b>	1,696	Haute Pyrénées	1,556	Puy de Dôme	1,542
<b>Dordogne</b>	1,695	Pyrénées Atlantique	1,555	Aude	1,541
<b>Creuse</b>	1,694	Landes	1,555	Côte d'Or	1,541
<b>Lot et Garonne</b>	1,694	Yonne	1,555	Doubs	1,541
Moyenne des 20 déptms chers	1,708		1,570		1,565
Moyenne nationale du relevé	1,662		1,534		1,521



## 1.2 Comment expliquer la cherté de ces départements ?

Pour l'analyse, nous allons retenir les départements revenant le plus régulièrement dans les classements de prix élevés. Nous constatons d'abord qu'il s'agit souvent de départements très peu peuplés. Dans le tableau ci-après, il apparaît qu'en dehors des cas particuliers, les départements « chers » présentent une densité 2 à 3 fois inférieure à la moyenne métropolitaine. D'emblée il apparaît des cas un peu particuliers puis un ensemble très homogène de départements. Les cas particuliers sont Paris et les Alpes-Maritimes (s'ajoutent les Hauts de Seine pour l'essence). Passés ces quelques cas, le gros des départements « chers » sont des départements très ruraux (Cantal, Allier, Lot, Haute-Marne, Hautes-Alpes etc). Les deux départements corses sont à la fois spécifiques et ruraux.

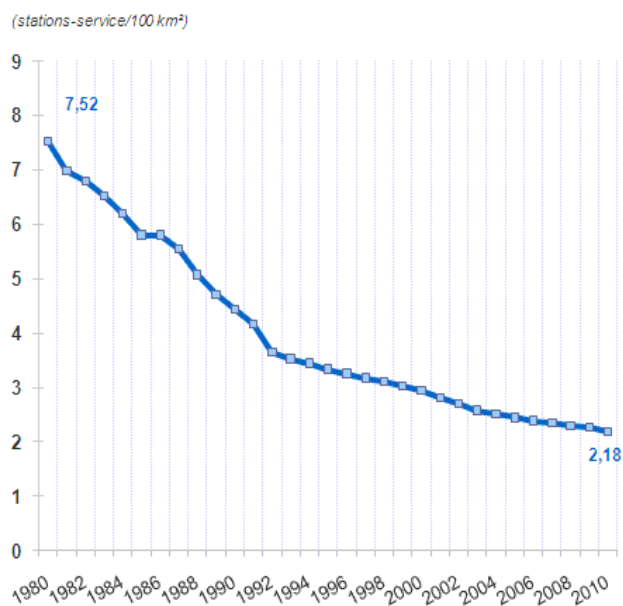
### **Les départements chers : une faible densité en homme... et en stations-service**

Département	N°	Densité Hab/km <sup>2</sup>	Nombre stations services	Densité Station service Pour 100 km <sup>2</sup>
Paris	75	21 277	76	72
Corse du sud	2A	35	50	1,24
Haute Corse	2B	35	67	1,4
Creuse	23	23	26	0,4
Alpes de haute Provence	4	23	46	0,6
Allier	3	47	77	1,04
Cantal	15	26	48	0,83
Lozère	48	15	29	0,56
Alpes Maritime	6	251	142	3,3
Corrèze	19	42	62	1,05
Gers	32	30	54	0,86
Tarn	81	66	72	1,25
Hautes Alpes	5	24	38	0,68
Lot	46	34	52	0,99
Ardennes	8	56	46	0,88
Haute Marne	52	31	54	0,87
Meuse	55	32	34	0,54
Aude	11	51	81	1,32
Hautes Pyrénées	65	53	53	1,18
Moyenne pour les 96 dépts		114	104	1,8

Cette cherté de la ruralité ne va pas de soi. On peut ainsi considérer que les coûts de l'immobilier commercial y sont bien plus réduits qu'en zone urbaine (sans oublier que les salaires sont aussi souvent plus faibles). On pourrait aussi penser que le nombre de stations-service est plus important et qu'une plus faible base de clientèle oblige à pratiquer un prix plus élevé. Cet argument intervient probablement mais il est difficile à cerner parfaitement : le chiffre d'affaires potentiel dépend du nombre d'habitants mais aussi du transit, de la consommation professionnelle etc. Dans le tableau ci après, nous avons aussi calculé la densité de stations-service pour ces départements (nombre de stations pour 1000 km<sup>2</sup>). **Il apparaît que, toujours hors cas particuliers, ces départements présentent aussi une densité de stations deux à trois fois plus faibles que la moyenne nationale (qui est de 1,8 stations pour 100 km<sup>2</sup>). En d'autres termes, le nombre de stations-service s'ajuste sur la faiblesse de la population et elles ne devraient donc pas connaître un problème de base de clientèle justifiant des prix plus élevés.**

Il est alors possible que la faible densité géographique du réseau de stations-service induise une trop faible concurrence sur les zones de chalandise pertinentes. L'observation de la structure générale du marché de ces départements (diversité d'enseignes dans le département) ne laisse pas apparaître de problème particulier. Mais l'analyse de l'intensité concurrentielle s'effectue à un niveau plus micro (la zone de chalandise) qui n'est pas l'objet de cette étude. Le fait que la plupart des départements chers présente une faible densité géographique du réseau de stations-service semble tout cas être plus qu'une simple coïncidence. Il est souvent estimé que le fort déclin du réseau français de stations-service depuis trente ans (cf. graphique ci après) était la conséquence d'une trop faible rentabilité. Cela était probablement exact (la marge de distribution était faible à l'époque). Mais cette consolidation a probablement entraîné des phénomènes monopolistiques locaux qui poussent les prix à la hausse, notamment, comme on le constate, dans les territoires peu denses.

## Depuis 30 ans, la densité du réseau français de station service est en chute libre



source UFIP

Concernant les autres départements chers, et au premier abord, les départements « très chers » de Paris et de Corse, certains facteurs techniques contribuent à expliquer ce fait. Pour la Corse, le transport vers l'île est un facteur de surcoût. On notera tout de même que le carburant Corse ne fait pas l'objet d'une majoration régionale des taxes ce qui doit théoriquement rendre son prix 2,5 cts moins cher. Pour Paris, le coût de l'immobilier commercial (une station-service ayant souvent une importante superficie) doit être particulièrement élevé.

Mais il apparaît aussi que la structure concurrentielle du réseau de stations dans ces départements est fort concentrée. La raison principale est que les enseignes de la grande distribution ne sont quasiment pas présentes sur ces territoires où la compétition se joue donc entre quelques enseignes. Sur les deux départements corses, le marché est couvert par seulement quatre enseignes (Vito<sup>2</sup>, Total, BP et Esso).

A l'échelle des zones de chalandise, il doit forcément apparaître des poches monopolistiques. Pour Paris, la situation est encore plus claire : Total et BP comptabilisent 50 des 76 points de vente (le reste allant à Avia, Elan et Esso) ce qui est une structure très concentrée (sur la rive gauche de Paris : Total et BP représentent 20 des 25 stations-service).

---

<sup>2</sup> Marque du groupe Rubis qui est principalement présent en Outre Mer.

## 2- Les départements peu chers

Les départements dont le prix est significativement plus bas que la moyenne, présentés dans les tableaux ci-après, sont peu nombreux (7-8 cas).

### Les départements peu chers sur le gazole En mars, juin et octobre 2012

	Prix gazole fin mars		Prix gazole Fin juin		Prix gazole fin octobre
Ardèche	1,451	Seine et Marne	1,322	Deux Sèvres	1,380
Maine et Loire	1,449	Vienne	1,319	Vienne	1,379
Loiret	1,448	Maine et Loire	1,318	Loire	1,377
Loire Atlantique	1,447	Loire atlantique	1,317	Drôme	1,376
Deux Sèvres	1,436	Morbihan	1,31	Rhône	1,375
Finistère	1,432	Gironde	1,308	Eure et Loir	1,369
Vienne	1,423	Somme	1,307	Charente	1,352
Charente Maritime	1,423	Charente Maritime	1,291	Charente Maritime	1,349

Pour l'essentiel, les départements vraiment peu chers en gazole et en essence sont ceux de la région Poitou-Charentes (Charente Maritime, Charente, la Vienne et les Deux-Sèvres). **Ces départements font l'objet d'une moindre taxation puisque le conseil régional n'exerce aucune majoration optionnelle, ce qui induit un écart de 2,5 cts au litre avec l'essentiel des autres départements.** L'écart de 3-4 cts avec la moyenne s'explique donc largement par cette spécificité fiscale. On notera tout de même avec satisfaction que les stations-service de cette région n'ont globalement pas profité de cette spécificité pour augmenter leurs prix. Les autres départements apparaissent rarement plus d'une fois (à la notable exception de l'Essonne qui apparaît trois fois pour l'essence).

**Les départements peu chers sur l'essence  
En mars, juin et octobre 2012**

	Prix essence fin mars		Prix essence Fin juin		Prix essence Fin octobre
Charente Maritime	1,514	Var	1,662	Deux Sèvres	1,495
Indre et Loire	1,51	Essonne	1,661	Morbihan	1,494
Deux Sèvres	1,509	Indre et Loire	1,66	Seine et Marne	1,491
Essonne	1,509	Deux Sèvres	1,659	Vienne	1,49
Var	1,504	Eure-et-Loir	1,655	Essonne	1,485
Isère	1,501	Charente Maritime	1,644	Charente Maritime	1,479
Charente	1,5	Charente	1,626	Charente	1,478

### 3. Les tarifs des stations-service

Le relevé d'octobre confirme la structure de prix observée en juin et mars, qui segmente d'un côté les enseignes de la grande distribution (et le discounter Esso express) et, de l'autre, les enseignes des groupes pétroliers. Si on considère le gazole par exemple, pour octobre, le tarif moyen de la grande distribution (+ Esso express) est très resserré autour de 1,360 euro au litre et celui des enseignes pétrolières est de 1,451 euros au litre (9 cts d'écart, + 6,7 %). Pour l'essence, le tarif moyen est de 1,490 euros pour la grande distribution et de 1,582 euros pour les enseignes pétrolières soit le même écart en valeur absolue (9 cts). On notera que, pour le gazole, l'écart grande distribution - pétroliers était de 10 cts en juin et 8,8 cts en mars. L'écart de 8-10 cts paraît donc être la norme du marché.

Enfin, on constate que des enseignes présentent des tarifs moyens quasi identiques sur les trois périodes de relevés (cf. exemple dans le tableau souligné en rouge). Ce phénomène constitue à minima une coïncidence ne prouve pas une entente mais qui peut être tout de même être relevé par les autorités de la concurrence qui, par une analyse au niveau des zones de chalandises, pourraient mieux déterminer si cette convergence est naturelle ou non. En effet, un mimétisme sur les tarifs confirmé dans la durée, s'il s'accompagnait d'une égale stabilité des marchés, constituerait des facteurs de risques d'entorse à la concurrence.

## Les tarifs par enseigne

Enseigne	Prix moyen France Gazole mars 2012	Prix moyen France Essence mars 2012	Prix moyen France Gazole juin 2012	Prix moyen France essence juin 2012	Prix moyen France Gazole oct. 2012	Prix moyen France essence oct.2012
<b>Avia</b>	<b>1,51</b>	1,71	<b>1,389</b>	1,581	<b>1,449</b>	1,580
<b>BP</b>	<b>1,509</b>	1,673	<b>1,389</b>	1,586	<b>1,449</b>	1,580
Carrefour	1,434	1,622	1,301	1,508	1,369	1,498
Elf	1,421	ns	1,293	ns	1,352	ns
Esso	1,522	1,714	1,404	1,598	1,454	1,593
Esso express	1,424	ns	1,293	ns	1,356	ns
Intermarché	1,431	1,643	1,302	1,507	1,364	1,498
<b>Leclerc</b>	<b>1,416</b>	1,635	<b>1,291</b>	1,496	<b>1,356</b>	1,478
<b>Systeme U</b>	<b>1,42</b>	1,648	<b>1,294</b>	1,504	<b>1,364</b>	1,487
Total	1,524	1,693	1,399	1,59	1,453	1,577

NB : les données concernent la deuxième quinzaine de chaque mois considéré.

### - Les tarifs sur les autoroutes

Le relevé des tarifs sur autoroute permet de dégager, selon les périodes, entre 250 et 300 points de vente sur le gazole ce qui est un volume suffisamment conséquent. Pour l'essence, le relevé ne dépasse pas la centaine d'unités car de nombreux tarifs autoroutes de la base ministérielle sont périmés (plus de quinze jours de retard). Nous retenons donc la seule base gazole qui sans être exhaustive est significative pour son résultat global. Rappelons que selon les autorités de la concurrence, les autoroutes constituent un marché pertinent.

**Le tableau ci-après montre que le prix sur autoroute est de 9 à 10 cts plus cher que le tarif moyen.** La cherté du carburant sur l'autoroute est un fait bien connu. On tend aussi à constater qu'il existe très peu de différences dans le tarif moyen des principales enseignes présentes sur le réseau d'autoroutes, les tarifs moyens des enseignes importantes se tenant à un ou deux centimes<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Nous ne proposons pas les prix par enseignes sur l'autoroute car nombre d'enseignes présentent un volume très faible de point de vente (30 unités par exemple) Dans ce cadre, les imperfections de la base de données peuvent rendre le résultat non significatif.

**Sur l'autoroute le prix du gazole est 9-10 cts plus cher que la moyenne**

	Prix autoroute Euros/l	Prix tous points de vente Euros/l
Fin mars	1,549	1,463
Fin juin	1,448	1,341
Fin octobre	1,494	1,398

Par ailleurs, la concurrence doit s'observer à un niveau local. Sans avoir mené d'étude exhaustive sur ce point, donc à titre très illustratif, nous avons relevé des départements (cf tableaux ci-dessous) dont les tarifs sur autoroutes sont très identiques. Le cas de l'Eure est illustratif d'un très fort mimétisme (cf. tableau). Celui du Gard présente une situation plus nuancée mais où les prix sont quand même bien rapprochés.

Il paraît ainsi justifié que les autorités de la concurrence se penchent aussi sur le marché de l'autoroute.

**Dans l'Eure, le tarif autoroute gazole est quasi unique sur tous les points de vente**

**Prix en euro/l**

Commune	Marque	Fin mars	Fin juin	Fin octobre
Vironvay	Shell	1,58	1,48	1,52
Vironvay	BP	1,59	1,47	1,52
Bosgouet	Total	1,60	1,47	1,52
Beuzeville	Total	1,58	1,47	1,52
Beuzeville	Esso	1,589	1,479	1,519
Bosgouet	Shell	1,58	1,47	1,52

**La situation est assez homogène dans le Gard**

**Prix en euro/l**

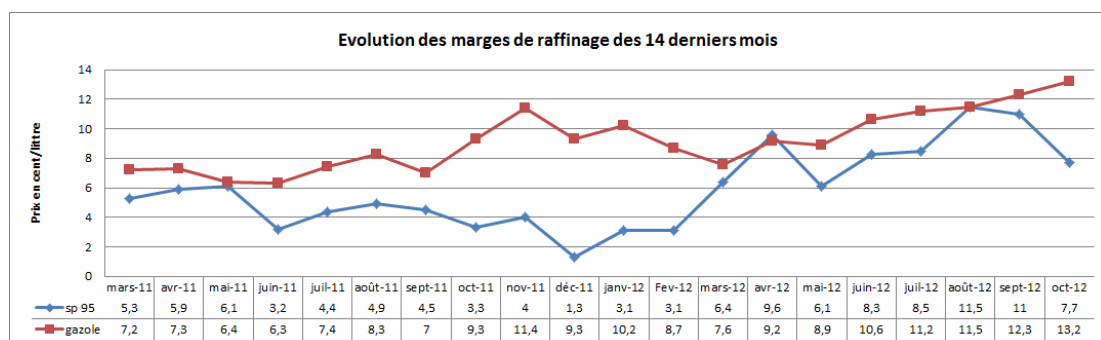
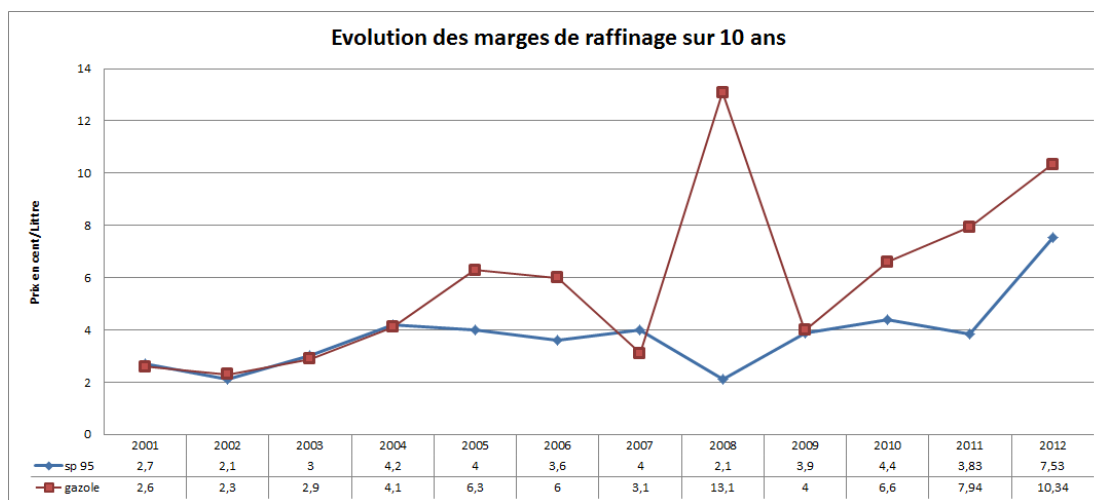
Commune	Marque	Fin mars	Fin juin	Fin octobre
Tavel	Agip	1,55	1,44	1,480
Tavel	Esso	1,52	1,467	1,489
Marguerittes	Total	1,55	1,47	1,490
Marguerittes	Avia	1,55	1,44	1,480

## II- L'évolution des marges de raffinage et de distribution sur le carburant

### Un contexte de forte hausse des marges aval

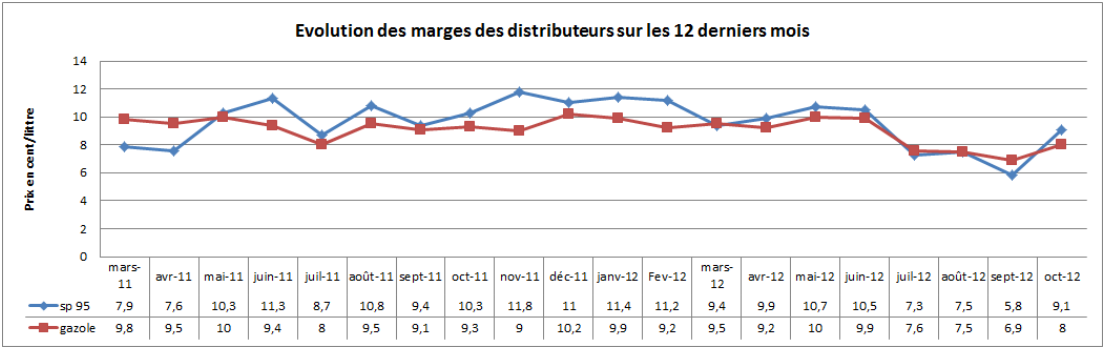
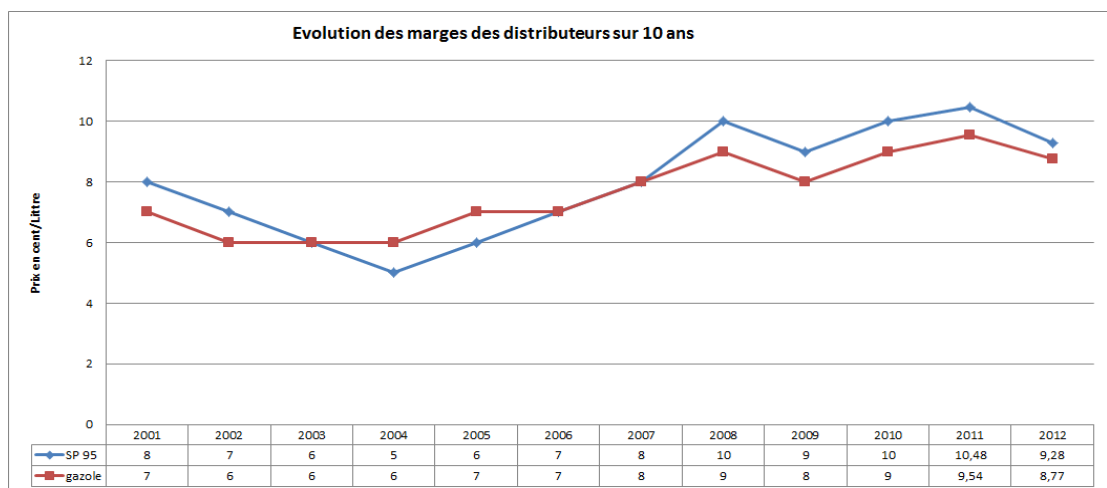
Il apparaît tout d'abord que les marges de raffinage et de distribution des deux carburants connaissent une forte hausse. Les graphiques ci-dessous, issus de l'observatoire des prix du carburant du site internet de la CLCV, montrent que cette hausse est autant structurelle que conjoncturelle.

Pour le raffinage, les marges sont en nette hausse depuis dix ans. Si on excepte la surchauffe historique de 2008 sur le gazole, une marge de raffinage représente souvent 4 cts au litre. Elle dépasse les 8 cts sur les deux dernières années pour le gazole. Même sur l'essence, souvent épargnée, la marge est élevée en 2012 (7cts). Au niveau conjoncturel (sur les 14 derniers mois), on voit aussi une hausse tendancielle notamment pour l'essence qui atteint des niveaux inégalés, jusqu'ici sur ce produit.



Pour la marge de distribution, la hausse structurelle est nette bien que moins élevée que pour la marge de raffinage. D'un point de vue conjoncturel par contre, ces marges sont restées stables et on même baissé en août et septembre (mais pour remonter en octobre).





**Les hausses de marge et la baisse de taxes du gouvernement**

Fin août, le gouvernement a décidé de soutenir le pouvoir d'achat en baissant de 3 cts au litre les taxes sur le carburant (la TICPE avant appelée TIPP). En rapprochant les prix hors taxes des prix TTC, nous avons bien constaté que cette baisse a été tout à fait appliquée (l'Etat taxe moins). La question est de savoir si, en cas de baisse des taxes, les professionnels en profitent pour accroître les étages du prix qu'ils maîtrisent (les marges aval de raffinage et distribution, le cours du baril étant une donnée mondiale non maîtrisable). Dans les tableaux ci-dessous (un pour le gazole et un pour l'essence), nous présentons l'évolution des marges aval ces derniers mois en considérant que l'effet de baisse gouvernementale de la taxe joue pour septembre et octobre. Nous comparons le niveau des marges aval à sa moyenne de l'année 2012 pour évaluer si septembre ou octobre se situent à un niveau atypique. Notons que notre critère d'évaluation se veut confortable envers les professionnels car, comme cela a été montré, les niveaux de marge aval sont globalement très élevés en 2012. Un écart en septembre-octobre avec cette moyenne annuelle élevée peut constituer donc bien un surcoût de nature opportuniste.

### Evolution des marges aval sur le gazole

En cts par litre	juillet	août	septembre	Octobre	Moyenne 10,5 mois
Marge distribution	7,9	7,5	5,8	8,0	8,8
Marge raffinage	11,2	11,5	12,5	<b>13,2</b>	<b>10,5</b>
Total marges avals	19,1	19	18,3	<b>21,2</b>	<b>19,3</b>

Source : d'après UFIP

Le premier tableau concerne le gazole. Il apparaît une hausse de la marge de raffinage en septembre et en octobre. Pour septembre, cette hausse est compensée par une baisse de la marge de distribution. Mais, en octobre, la marge de distribution revient à la moyenne annuelle. **Dès lors, le total des marges aval est de 21,2 cts en octobre contre une moyenne de 19,3 cts soit 2 cts d'écart. Il apparaît donc qu'en octobre la baisse de 3 cts de taxe a été en bonne part absorbée par une hausse des marges aval de 2 cts.**

### Evolution des marges aval sur l'essence

En cts par litre	Juillet	Août	septembre	Octobre	Moyenne 10,5 mois
Marge distribution	7,6	7,5	6,9	9,1	9,3
Marge raffinage	8,5	11,5	11	7,7	7,0
Total marges avals	16,1	19	<b>17,9</b>	<b>16,8</b>	<b>16,3</b>

Source : d'après UFIP

Pour l'essence, les marges aval sont restées plus stables à 17,9 cts en septembre et 16,8 cts en octobre avec des évolutions inverses des deux étages : le raffinage est élevé en septembre assez bas en octobre, la marge de distribution est faible en septembre et élevée en octobre. Par conséquent, on peut considérer que, dans un contexte de marges aval élevées, il n'y a pas eu de comportement opportuniste sur l'essence pour la période de baisse de la taxe en septembre-octobre.

Pour conclure sur ce point, la période de baisse de taxe a pu donner lieu à une évolution opportuniste des marges pour le gazole en octobre. Dans la mesure où le gazole représente les trois quart des volumes consommés, on peut considérer que cette baisse de 3 cts a autant profité aux raffineurs qu'aux consommateurs. L'exercice vise à montrer qu'il convient de surveiller les marges aval quand on baisse une taxe pour le pouvoir d'achat.

Enfin, nous avons montré que les marges aval connaissent une hausse très structurelle. Il faut donc souligner que la baisse de taxes de 3 cts représente très peu relativement à la hausse du baril (qui n'est pas maîtrisable) mais représente aussi un montant faible relativement à la hausse structurelle des marges de raffinage et de distribution. Sur ces marges, les professionnels et les pouvoirs publics peuvent influencer. Pour protéger le pouvoir d'achat, il paraît donc important de ne pas se contenter d'une petite baisse temporaire des taxes, il faut aussi réguler les marges aval (cette régulation ne coûtant rien au budget de l'Etat).

## Les propositions de la CLCV

La CLCV rappelle que le carburant est une dépense contrainte pour une majorité de consommateurs dépendants de leur véhicule, sans aucune offre de transports collectifs alternatifs compatibles avec leurs besoins, pour aller travailler, amener leurs enfants à l'école, vivre tout simplement. Il est utile de se rappeler qu'un consommateur devant faire 60kms jours (ce qui est fort répandu) avec un véhicule consommant 7L (aux 100kms) de sans plomb 95, devra dépenser près de 200 € par mois. Dès lors, le carburant service essentiel pour des millions de consommateurs, doit rester économiquement accessible. Ce qui impose de prendre des mesures structurelles et pérennes pour en réguler le prix, mais aussi pour prévenir à l'avenir notre dépendance à ce produit.

Sur le sujet, la CLCV demande la mise en place d'un dispositif de régulation des prix sur la durée. Pour y parvenir, des leviers d'actions existent et doivent être mobilisés :

- . La fiscalité doit et peut être réformée pour s'adapter aux nouvelles conditions économiques et sociales. Représentant entre 50 et 60 % du prix, la modulation des taxes permettra un plafonnement des prix.
- . En parallèle - et notre étude le souligne -, les pouvoirs publics doivent contrôler étroitement l'évolution des marges aval pour prévenir tout phénomène opportuniste.
- Les autorités de la concurrence devraient aussi se pencher sur la situation dans les départements très ruraux, Paris et la Corse, pour déterminer si le niveau élevé de prix provient d'une distorsion du jeu concurrentiel.
- . La mobilisation des réserves stratégiques peut aussi à certains moments lisser les hausses sporadiques sur quelques semaines, quand cela est nécessaire.
- Enfin, en parallèle, l'ensemble des Etats doivent agir pour réguler les modalités de fixation et de variation des prix du brut sur les marchés afin de limiter tout phénomène spéculatif.

L'ensemble des mesures ci-dessus visent à répondre à une urgence et à une dépendance à l'automobile dans notre société. Elle n'ont de sens que si elles s'inscrivent dans une politique de moyen terme (à 10 ans) visant à rendre moins dépendants les consommateurs au pétrole et aux carburants en développant des offres alternatives (co-voiturage, auto-partage...), en prévenant l'étalement urbain, en affectant des ressources des taxes provenant de la consommation des carburants au développement de transports collectifs publics adaptés et attractifs, et à la recherche.....

# ANNEXES

## ANNEXE 1 : METHODOLOGIE DE L'ETUDE SUR LES PRIX DANS LES DEPARTEMENTS

### 1- L'observation de différences départementales des prix du carburant

Nous avons observé la carte territoriale des prix à la pompe et les différences locales de marge de distribution. La présente étude s'appuie sur l'observatoire ministériel des prix du carburant qui propose un relevé quasi exhaustif des prix des stations-service françaises<sup>4</sup>. Nous en ressortons des moyennes départementales, mettons en évidence les écarts de prix entre départements et essayons d'analyser les facteurs explicatifs à ces écarts de prix.

La décomposition des prix du carburant, dans le point suivant, montrera que, dans l'absolu, les moyennes de prix départementaux devraient être extrêmement proches (les écarts avec la moyenne sont de 3-4 centimes environ). En effet, une très large part de la chaîne de valeur (prix du baril, marge de raffinage, taxe nationale) n'est en aucun cas dépendante du contexte local. Seule la marge de distribution et dans certains cas, une fraction de taxe régionale, peut varier selon les territoires.

Par conséquent, en dehors de cas particuliers, les prix départementaux ne devraient pas varier de plus de un ou deux centimes au litre. **Cependant, des variations plus prononcées peuvent s'expliquer par des facteurs techniques ou fiscaux objectifs. Elles peuvent aussi mettre en évidence des contextes concurrentiels différents et parfois préjudiciable aux consommateurs qui appellent à des mesures de régulation.** Il est aussi important d'identifier quels types de territoire font l'objet d'une tarification désavantageuse. Enfin, le tri des résultats vise à identifier la politique de prix des différentes enseignes (issues de groupe pétroliers ou de la grande distribution).

Ensuite, on peut se demander si un écart de quelques centimes (soit 2-3 % du prix) est préjudiciable pour les consommateurs. En soi, il ne l'est que pour des ménages de départements souvent non urbains qui utilisent beaucoup la voiture (de l'ordre de 15 à 20 000 km par an pour ce type de ménage). Dans ce cas, un écart de 2-3 % représente une

---

<sup>4</sup> <http://www.prix-carburants.economie.gouv.fr/>

cinquantaine d'euros par an. Au niveau d'un département moyen de 150 000 ménages, de nature rurale ou péri urbain, cet écart représente une ponction de plusieurs millions d'euros par an sur les usagers domestiques du département.

Surtout il faut comprendre que la comparaison entre moyennes départementales cache des disparités bien plus grandes au niveau des zones de vie des ménages, et donc des impacts plus significatifs en termes de pouvoir d'achat. On peut supposer qu'un département qui est en moyenne 2 % plus cher, compte des zones de vie où l'écart est bien plus important. L'étude vise donc aussi à servir de « marqueur » dans ce sens (notamment pour des investigations plus précises au sein d'un département).

## **2- La méthodologie d'exploitation de l'observatoire ministériel**

Depuis janvier 2007, le ministère de l'Economie a mis en ligne un site qui donne les prix du carburant pour la plupart des stations-service françaises<sup>5</sup>.

Nous avons extrait l'ensemble des données pour trois périodes :

- la deuxième quinzaine de mars 2012 qui, dans le domaine du transport automobile, représente une période moyenne.
- la deuxième quinzaine de juin 2012 qui, pour la France, représente le début de la saison haute de consommation (pas encore de vacances mais plus de déplacements le week-end notamment).
- La deuxième quinzaine d'octobre 2012 qui représente aussi une période moyenne.

Les prix ont été relevés pour les deux grandes catégories de carburant routier : le gazole et l'essence SP 95 (le SP 95 reste l'essence la plus utilisée et qui fait référence dans les relevés de prix). En termes de résultats bruts, il est présenté le prix moyen des départements métropolitain et le prix moyen par enseigne.

Les relevés ont ensuite été épurés de quelques imperfections. Notamment, dans chaque département, il y a toujours quelques stations-service (entre 1 et 10) dont les prix datent d'une période bien plus ancienne (un à 6 mois) et qui ont donc été retirés<sup>6</sup>. Prenons un exemple. En moyenne, un département compte une grosse centaine de stations-service. Pour un relevé de l'observatoire fin mars, la quasi-totalité des stations voient leur prix relevés entre le 15 et le

---

<sup>5</sup> Le ministère n'indique pas le nombre précis de stations mais notre relevé a porté sur 9643 prix pour le gazole et 6918 pour l'essence. Il n'atteint donc pas la parfaite exhaustivité mais une très large part du marché (les données sont donc parfaitement significatives).

30 mars. Pour quelques stations, sur une centaine donc, le prix relevé date, non de fin mars mais de février, janvier ou novembre. Ce type de prix n'est, bien sûr, pas représentatif et nous le retirons (ce qui ne diminue que de quelques pourcents la taille de la base de données). Par ailleurs, la base présente une fiabilité générale très bonne (les données aberrantes sont rares).

On notera tout de même que la base de prix sur l'essence paraît plus faible que celle du gazole. Dans la plupart des départements, le nombre de relevés pour l'essence est en effet constamment inférieur à celui du gazole (de l'ordre de 25 %). Il est très peu probable qu'un aussi grand nombre de stations commercialisent du gazole et pas de l'essence. Le relevé ministériel doit donc probablement connaître quelques lacunes sur le volet essence. Cependant, le relevé essence, certes moins massif, nous paraît assez représentatif : grande diversité d'enseignes et volumes très importants. Nous retenons tout de même que, dans certains départements, les données essence présentent une fragilité potentielle relativement aux données gazole.

## ANNEXE 2

### Les prix moyens pour l'ensemble des départements métropolitains

mars, juin et octobre 2012

N°	département	Prix Gazole Fin mars	Prix SP 95 Fin mars	Prix Gazole Fin juin	Prix SP 95 Fin juin	Prix Gazole Fin octobre	Prix SP 95 Fin octobre
01	Ain	1,452	1,679	1,324	1,513	1,381	1,52
02	Aisne	1,461	1,672	1,329	1,515	1,395	1,508
2A	Corse-du-Sud	1,531	1,734	1,423	1,594	1,476	1,607
2B	Haute-Corse	1,533	1,731	1,417	1,594	1,460	1,601
03	Allier	1,495	1,720	1,399	1,560	1,421	1,560
04	Alpes de Hautes- Provence	1,500	1,709	1,397	1,574	1,420	1,531
05	Hautes-Alpes	1,496	1,705	1,360	1,554	1,401	1,54
06	Alpes- Maritimes	1,501	1,700	1,368	1,544	1,428	1,534
07	Ardèche	1,451	1,675	1,327	1,517	1,381	1,522
08	Ardennes	1,486	1,673	1,368	1,567	1,418	1,563
09	Ariège	1,480	1,702	1,347	1,543	1,403	1,527
10	Aube	1,469	1,682	1,333	1,534	1,402	1,523
11	Aude	1,487	1,700	1,359	1,544	1,415	1,541
12	Aveyron	1,474	1,669	1,353	1,537	1,404	1,551
13	Bouches-du- Rhône	1,475	1,69	1,348	1,523	1,392	1,526
14	Calvados	1,462	1,670	1,328	1,538	1,400	1,511
15	Cantal	1,51	1,711	1,390	1,577	1,383	1,567
16	Charente	1,456	1,626	1,287	1,500	1,352	1,478



17	Charente-Maritime	1,423	1,644	1,291	1,514	1,349	1,479
18	Cher	1,459	1,668	1,329	1,536	1,390	1,526
19	Corrèze	1,492	1,691	1,368	1,584	1,429	1,555
21	Côte-d'Or	1,484	1,68	1,351	1,526	1,406	1,541
22	Côtes d'Armor	1,465	1,679	1,326	1,544	1,392	1,518
23	Creuse	1,476	1,691	1,350	1,559	1,414	1,542
24	Dordogne	1,484	1,695	1,357	1,569	1,404	1,530
25	Doubs	1,470	1,688	1,342	1,527	1,401	1,541
26	Drôme	1,46	1,68	1,325	1,528	1,376	1,511
27	Eure	1,465	1,685	1,332	1,533	1,392	1,500
28	Eure-et-Loir	1,455	1,655	1,326	1,515	1,369	1,503
29	Finistère	1,432	1,675	1,323	1,542	1,419	1,507
30	Gard	1,453	1,682	1,339	1,525	1,387	1,528
31	Haute-Garonne	1,462	1,681	1,332	1,518	1,387	1,526
32	Gers	1,492	1,704	1,365	1,576	1,415	1,569
33	Gironde	1,475	1,666	1,308	1,544	1,402	1,520
34	Hérault	1,469	1,691	1,343	1,548	1,389	1,522
35	Ille-et-Vilaine	1,455	1,676	1,328	1,537	1,393	1,506
36	Indre	1,469	1,681	1,347	1,541	1,406	1,521
37	Indre-et-Loire	1,457	1,660	1,326	1,510	1,393	1,519
38	Isère	1,458	1,684	1,330	1,501	1,382	1,518
39	Jura	1,456	1,683	1,346	1,527	1,386	1,535
40	Landes	1,476	1,689	1,344	1,555	1,407	1,548

41	Loir-et-Cher	1,471	1,666	1,340	1,535	1,403	1,510
42	Loire	1,457	1,678	1,326	1,522	1,377	1,522
43	Haute-Loire	1,451	1,662	1,339	1,531	1,388	1,531
44	Loire- Atlantique	1,447	1,665	1,317	1,528	1,385	1,497
45	Loiret	1,448	1,667	1,326	1,521	1,391	1,502
46	Lot	1,49	1,682	1,365	1,556	1,414	1,526
47	Lot-et-Garonne	1,482	1,694	1,352	1,565	1,411	1,542
48	Lozère	1,500	1,712	1,376	1,568	1,430	1,597
49	Maine-et-Loire	1,449	1,665	1,318	1,519	1,385	1,497
50	Manche	1,457	1,677	1,325	1,526	1,403	1,505
51	Marne	1,473	1,670	1,341	1,532	1,400	1,518
52	Haute-Marne	1,485	1,671	1,365	1,542	1,423	1,552
53	Mayenne	1,465	1,670	1,336	1,529	1,405	1,509
54	Meurthe-et- Moselle	1,482	1,696	1,353	1,558	1,407	1,521
55	Meuse	1,487	1,681	1,362	1,553	1,409	1,520
56	Morbihan	1,454	1,681	1,310	1,537	1,385	1,494
57	Moselle	1,472	1,677	1,334	1,542	1,412	1,519
58	Nièvre	1,473	1,679	1,347	1,537	1,394	1,531
59	Nord	1,465	1,684	1,323	1,545	1,392	1,505
60	Oise	1,459	1,667	1,326	1,520	1,390	1,502
61	Orne	1,472	1,671	1,345	1,550	1,400	1,511
62	Pas-de-Calais	1,457	1,665	1,328	1,521	1,393	1,512

63	Puy-de-Dôme	1,481	1,699	1,347	1,535	1,399	1,542
64	Pyrénées-Atlantiques	1,485	1,690	1,355	1,555	1,416	1,540
65	Hautes-Pyrénées	1,482	1,700	1,366	1,556	1,420	1,549
66	Pyrénées-Orientales	1,466	1,693	1,349	1,527	1,382	1,527
67	Bas-Rhin	1,467	1,682	1,328	1,526	1,409	1,501
68	Haut-Rhin	1,470	1,686	1,343	1,530	1,411	1,511
69	Rhône	1,460	1,674	1,334	1,515	1,375	1,513
70	Haute-Saône	1,464	1,677	1,340	1,533	1,398	1,538
71	Saône-et-Loire	1,475	1,684	1,350	1,530	1,394	1,533
72	Sarthe	1,470	1,667	1,342	1,527	1,412	1,501
73	Savoie	1,466	1,693	1,341	1,518	1,381	1,524
74	Haute-Savoie	1,473	1,688	1,338	1,527	1,395	1,535
75	Paris	1,563	1,761	1,44	1,657	1,486	1,666
76	Seine-Maritime	1,463	1,677	1,328	1,534	1,391	1,513
77	Seine-et-Marne	1,462	1,664	1,322	1,523	1,392	1,491
78	Yvelines	1,475	1,676	1,343	1,527	1,410	1,499
79	Deux-Sèvres	1,436	1,659	1,344	1,509	1,380	1,495
80	Somme	1,471	1,672	1,307	1,529	1,403	1,500
81	Tarn	1,477	1,697	1,369	1,538	1,393	1,532
82	Tarn-et-Garonne	1,478	1,689	1,349	1,524	1,396	1,533

83	Var	1,466	1,678	1,344	1,504	1,388	1,505
84	Vaucluse	1,469	1,693	1,347	1,528	1,401	1,529
85	Vendée	1,461	1,686	1,332	1,537	1,400	1,514
86	Vienne	1,423	1,665	1,319	1,536	1,379	1,490
87	Haute-Vienne	1,467	1,673	1,339	1,540	1,401	1,508
88	Vosges	1,475	1,679	1,349	1,546	1,412	1,530
89	Yonne	1,485	1,687	1,360	1,555	1,416	1,531
90	Territoire-de-Belfort	1,476	1,677	1,349	1,539	1,413	1,528
91	Essonne	1,462	1,661	1,329	1,509	1,393	1,485
92	Hauts-de-Seine	1,460	1,709	1,383	1,575	1,437	1,562
93	Seine-Saint-Denis	1,486	1,688	1,360	1,543	1,417	1,516
94	Val-de-Marne	1,478	1,687	1,343	1,541	1,406	1,518
95	Val-d'Oise	1,481	1,677	1,347	1,541	1,414	1,499
Moyenne Nationale relevé		1,463	1,662	1,341	1,534	1,398	1,521