



La CLCV alerte sur la flambée
du prix du fioul domestique et
des marges de raffinage pour les carburants
notamment le gazole

Synthèse

Fioul domestique : La CLCV alerte sur le niveau des prix

La CLCV constate que le prix du fioul atteint des niveaux historiques touchant presque la barre d'un euro le litre. Cette flambée intervient au moment où les consommateurs remplissent leurs cuves pour l'hiver. Les répercussions sur le budget des ménages devraient être très lourdes (voir ci-après page 3). Nous constatons que toutes les composantes du prix atteignent des records (baril, marges de raffinage et de distribution).

Face à cette situation, la CLCV demande que soit ré-instituée la prime à la cuve qui octroyait 200 euros pour les ménages non imposables. Comme par le passé (2007-2009), cette prime à la cuve pourra être tout ou partie financée par les groupes pétroliers. Par cette mesure, le gouvernement créerait indirectement un tarif social de l'énergie qui n'existe pas dans le fioul. Cette situation est anormale (et inéquitable) car le fioul représente la 3^{ème} source d'énergie pour se chauffer, et ne bénéficie pas, contrairement à l'électricité et au gaz, de tarifs sociaux. On rappellera que la baisse des prix du fioul qui avait fin 2009 conduit à la suppression de la prime à la cuve n'existe plus aujourd'hui, loin s'en faut.

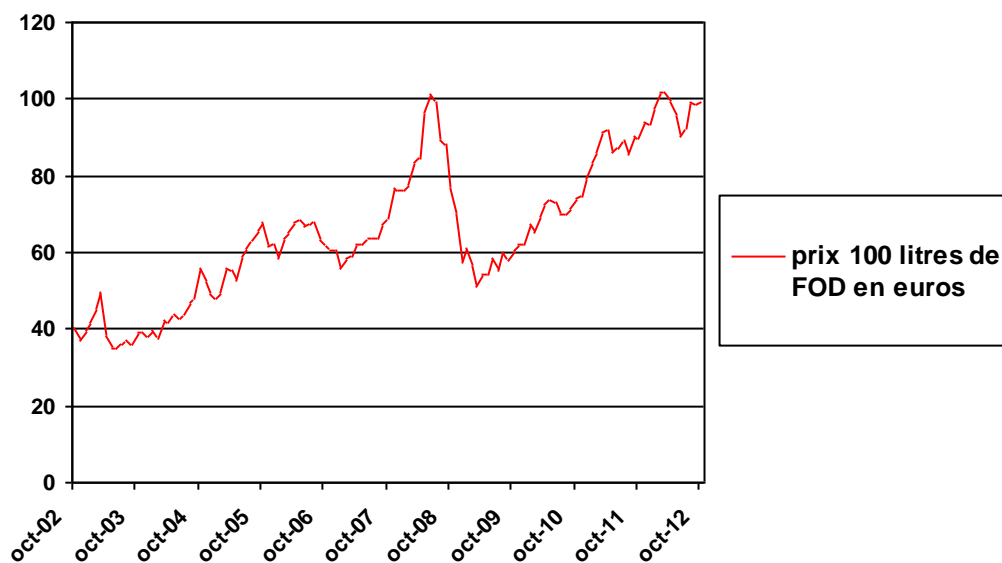
Carburant: une hausse structurelle des marges qui handicape en partie l'impact de la baisse de taxe

La CLCV constate que pour le carburant, les marges de raffinage et de distribution connaissent une hausse structurelle. L'addition de ces deux marges atteint ainsi un niveau record. Sur la très récente période de baisse gouvernementale de 3 cts des taxes sur le carburant, la hausse de la marge de raffinage est ainsi venue annuler, sur le mois d'octobre, 2 de ces 3 cts pour le gazole.

Le prix du fioul domestique atteint des sommets au moment de la recharge hivernale

Une hausse structurelle

Le prix du fioul frôle la barre de 1€ le litre et se situe à un niveau très proche du record. Le graphique ci-dessous montre une très nette hausse du prix du fioul sur le long terme. Plus précisément, on voit qu'après l'épisode particulier de 2008 (très forte hausse puis très forte baisse), ce produit connaît une hausse importante et assez continue depuis 4 ans. A 1 euro le litre, nous retrouvons le niveau historique de l'été 2008 et ce niveau de prix s'installe désormais dans le temps (il était déjà à ce niveau fin 2011).



Source : d'après DGEC base de données pégase

L'impact sur le pouvoir d'achat est notable et on peut l'illustrer concrètement :

La consommation standard d'une maison (le fioul concerne surtout ce type d'habitat) est de 2000 litres par an. Le ménage procède souvent à deux recharges de 1000 litres par an : une avant ou au début de la période de chauffe (de septembre à décembre) et une en fin de période de chauffe (février-mars par exemple). A environ un euro le litre, la recharge de cet hiver, comme en 2011, va donc coûter 1000 euros au ménage type alors qu'elle coûtait environ 700 euros pour l'hiver 2010 et 600 euros en 2009.

Les composantes du prix : tout à un niveau record

Le tableau ci-après présente les composantes du prix du fioul hors taxes et leur évolution. On s'aperçoit bien sûr que l'impact le plus important est celui du prix du baril, dont le coût passe de 27,8 cts d'euro par litre en 2009 à 54,7 cts en 2012 soit un quasi doublement. Même si elles représentent une part plus faible, on constate aussi que les marges avales (distribution et

raffinage), plus maîtrisables par les professionnels et les pouvoirs publics européens, connaissent une nette croissance. La marge de distribution, de 12 cts en 2012, est à un niveau élevée. Comme pour le carburant, la marge de raffinage a nettement augmenté passant de 4 cts le litre en 2009 à 8,5 cts en 2012 et même 10,5 cts en octobre (ce qui est peut être un record absolu) !

L'évolution des composantes hors taxes du prix du fioul

En centimes par litre	2009	2010	2011	2012 sur 10,5 mois¹	Octobre 2012
Marge raffinage	4,0	5,3	7,0	8,5	10,5
Marge distribution	10,7	11,0	11,6	12,3	11,9
Prix du baril	27,8	37,7	49,9	54,7	54,2

Source : d'après UFIP

Les mesures demandées par la CLCV : la prime à la cuve et modération des marges avals

Il y a quelques années la prime à la cuve avait été instituée pour aider les ménages aux revenus modestes qui se chauffent au fioul. Elle avait été instituée à partir de l'hiver 2005 pour être progressivement portée de 75 euros par an à 200 euros par an. Elle avait supprimée fin 2009 en raison de l'accalmie, en fait passagère, des cours du pétrole. Etaient éligibles les ménages non imposables sur le revenu. Cette prime remplissait la fonction d'un tarif social qui existe pour les autres énergies de chauffage (électricité, gaz) mais pas pour le fioul.

Concrètement, un ménage va assumer un surcoût de 300 euros au moins sur la recharge hivernale relativement à 2010 ou 2009. Une prime de 200 euros permettrait d'amortir la hausse pour les foyers à revenu modeste. Comme en 2007-2008 cette prime pourrait être tout ou partie financée par les groupes pétroliers.

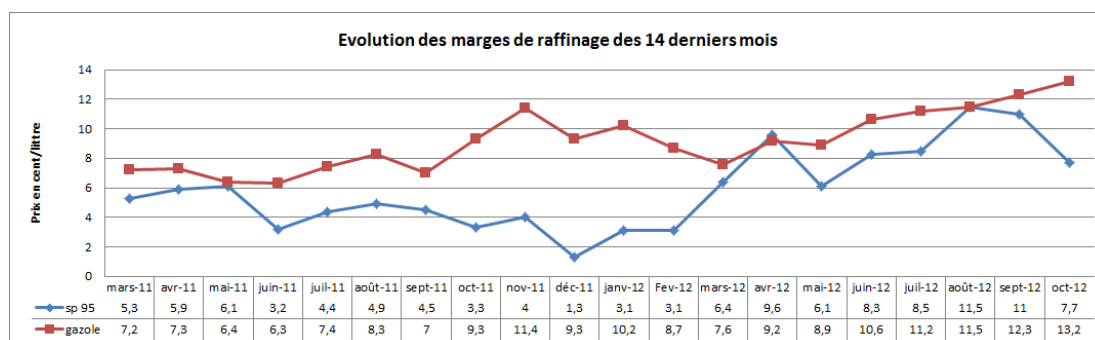
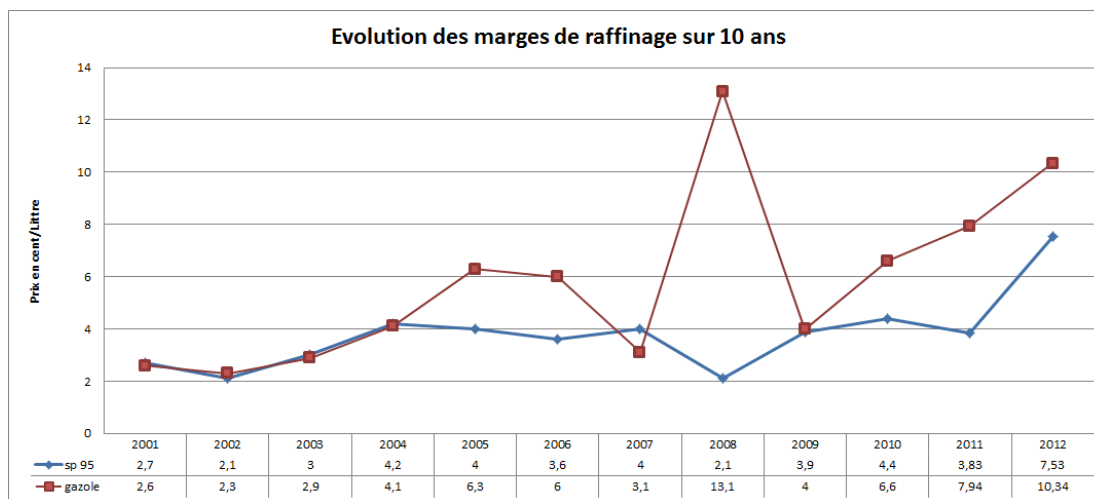
2- Les marges de raffinage et de distribution sur le carburant

Un contexte de forte hausse des marges avals

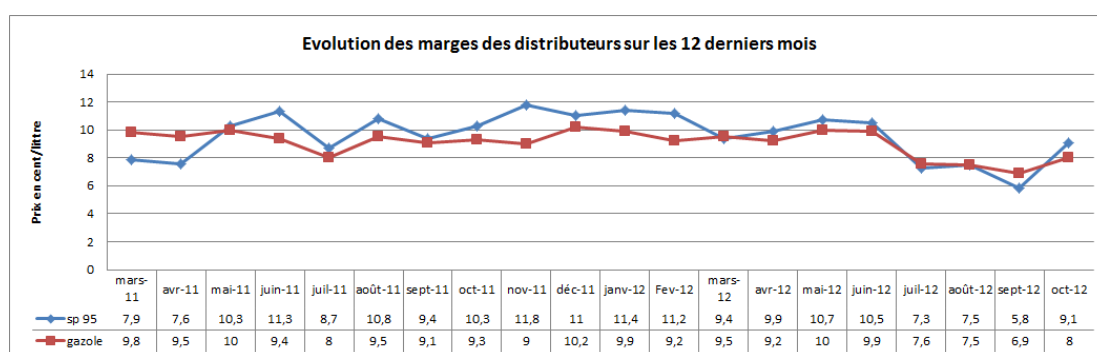
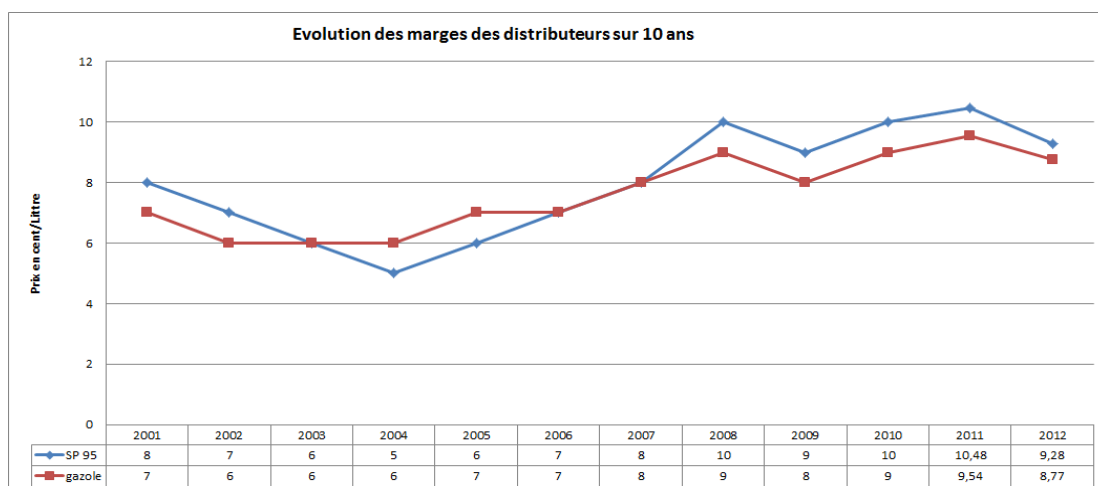
Il apparaît tout d'abord que les marges de raffinage et de distribution des deux carburants connaissent une forte hausse. Les graphiques ci-dessous, issus de l'observatoire des prix du carburant du site internet de la CLCV, montrent que cette hausse est autant structurelle que conjoncturelle.

¹ A chaque fois dans ce document, pour les calculs à 10,5 mois 2012, nous couvrons les relevés UFIP jusqu'au vendredi 9 novembre 2012.

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 avals 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 avals 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 avals à sa moyenne de l'année 2012 pour évaluer si septembre ou octobre se situe 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 avals 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 avals 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	13,2	10,5
Total marges avals	19,1	19	18,3	21,2	19,3

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 avals 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 avals de 2 cts.

Evolution des marges avals 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	17,9	16,8	16,3

Source : d'après UFIP

Pour l'essence, les marges avals 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 avals élevés, 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 avals quand on baisse une taxe pour le pouvoir d'achat.

Enfin, nous avons montré que les marges avals 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 avals (cette régulation ne coûtant rien au budget de l'Etat).

Après avoir publié une étude sur les prix des carburants dans les départements en mars et juillet 2012, la CLCV publiera le 29 novembre 2012 l'évolution des prix pour octobre 2012

**Retrouver les baromètres CLCV sur les carburants et fioul
sur www.clcv.org**

NOS PROPOSITIONS

Pour l'ensemble de ces raisons nous demandons :

Pour le fioul :

-la restauration de la prime à la cuve pour le fioul, qui pourrait être en tout ou partie payée par une contribution des groupes pétroliers.

Plus généralement, réformer l'ensemble des tarifications, notamment sociales, devenues inefficaces en matière d'énergie et créer un véritable dispositif de solvabilisation général ou bouclier énergétique.

Pour les carburants :

La CLCV rappelle que le carburant est une dépense contrainte pour une majorité de consommateurs dépendants de leur véhicule, sans aucune offre de transport collectif alternatif compatible 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 (au 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 avales pour prévenir tout phénomène opportuniste

.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

.La mobilisation des réserves stratégiques doit pouvoir lisser les hausses sporadiques sur quelques semaines, quand cela est nécessaire

.Une plus grande transparence sur la formation des prix et une vigilance des pouvoirs publics sur les marges réalisées par les intermédiaires, sont nécessaire. Ces derniers pourraient également s'intéresser à l'impact de la baisse du nombre des stations-services sur le prix des carburants et la création éventuelle de positions dominantes de certains distributeurs.

Enfin, une politique de long terme 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, doit en parallèle être mise en place

Annexe

Les variables qui influencent le prix d'un produit pétrolier

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 raffinage est la différence entre le prix au litre du baril de pétrole brut et le prix au litre de chaque produit raffiné. Le prix au litre du brut s'obtient simplement en divisant le cours du baril par 159 (le baril contenant 159 litres). Pour l'Europe et la France, le prix au litre de chaque produit raffiné est représenté par la cotation de Rotterdam qui fait référence.

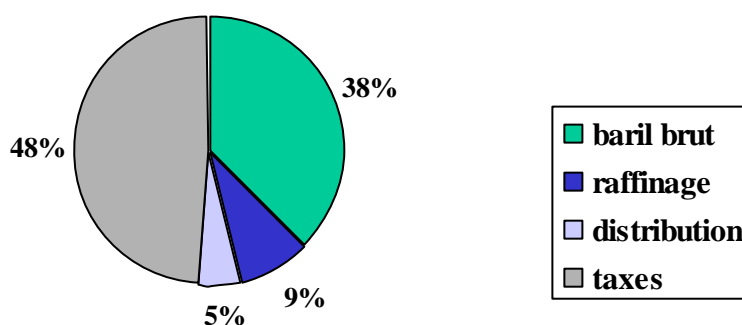
- la marge de distribution qui, en substance, rémunère l'activité du réseau de stations service. Elle représente entre 7 et 12 centimes par litre pour le carburant et entre 10 et 14 centimes pour le fioul domestique. Moins fluctuante, elle était traditionnellement basse en France pour le carburant avec 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 marge selon les lieux et les types de stations services

D'un point de vue calculatoire, la marge de distribution mesure l'écart entre le prix hors taxe appliqué au consommateur final et le prix sorti de raffinerie (représenté par la cotation de Rotterdam).

- 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

