



Prix et marges dans la distribution des carburants

Rapport d'étape au Ministre de l'Économie et des Finances

(24 août 2012)

Anne BOLLIET

Inspectrice générale des Finances

Boris RAVIGNON

Inspecteur des Finances

Henri SERRES

Ingénieur général des Mines

Sommaire

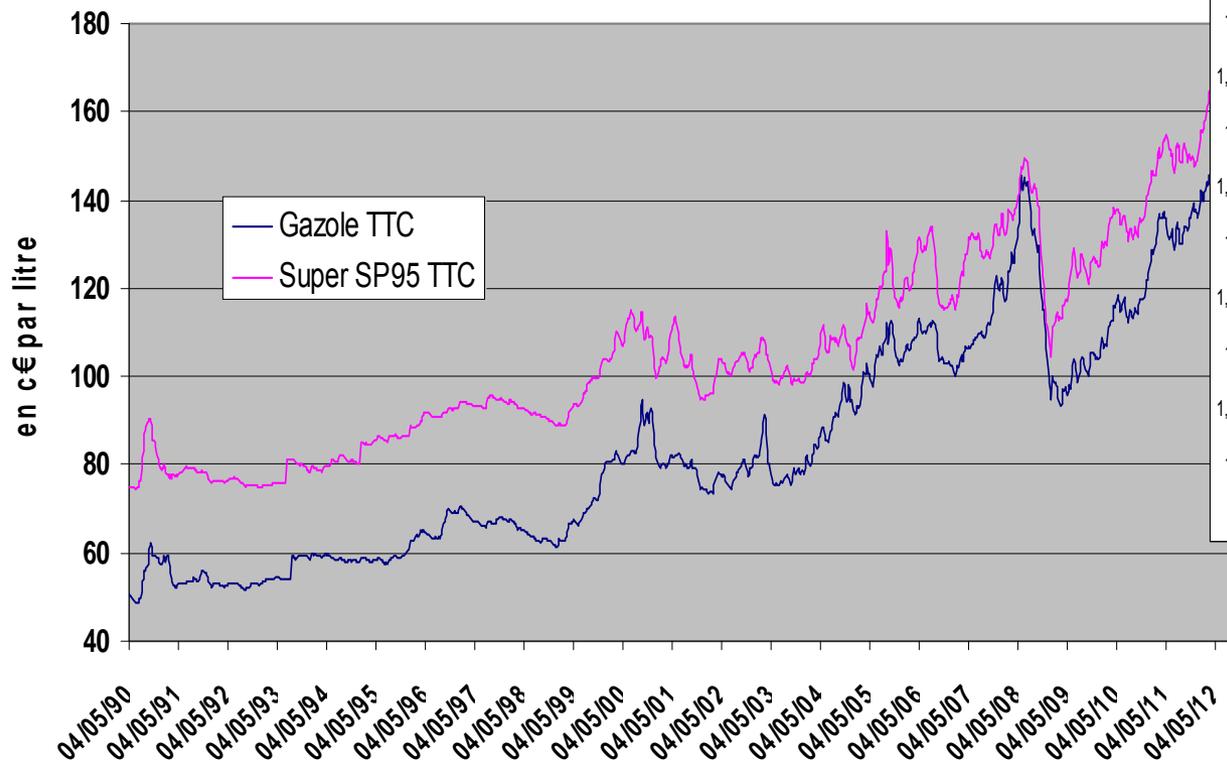
- 1. Contexte et lettre de mission du 14 août 2012**
- 2. Le prix des carburants : évolution et comparaisons internationales**
- 3. Les composantes du prix des carburants**
- 4. La marge brute de raffinage**
- 5. La marge brute de transport-distribution**
- 6. Répercussion des fluctuations des cours du pétrole**
- 7. La fiscalité des carburants**
- 8. Situation concurrentielle sur le marché des carburants**
- 9. Information du consommateur sur les carburants**
- 10. Conclusions et approfondissements en vue du rapport final**

Contexte et lettre de mission du 14 août 2012

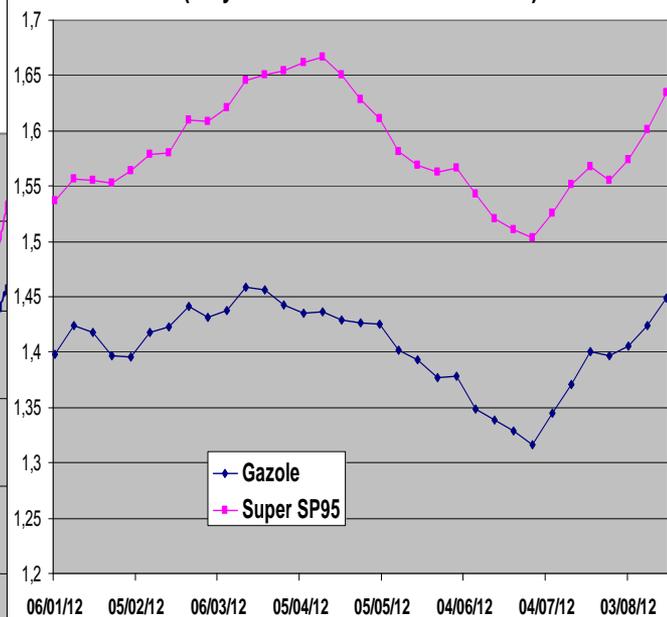
- ❑ **Remontée des prix des carburants** (moyennes hebdomadaires, source : DGEC)
 - Gazole à **1,41€**/l au 3 août 2012 et **1,45€**/l au 17 août 2012 contre un plus haut à **1,46 €**/l au 16 mars 2012 ;
 - Essence sans plomb 95 (SP 95) à **1,57€**/l au 3 août 2012 et **1,64€**/l au 17 août 2012 contre un plus haut à **1,67€**/l au 13 avril 2012.
- ❑ **Engagement du Président de la République, relayé par le Gouvernement, d'agir sur le prix des carburants**
- ❑ **Demande d'une mission conjointe à l'IGF/CGIET en deux temps**
 - **1^{er} temps : rapport d'étape à présenter le 24 août, portant notamment sur :**
 - Analyse du prix des carburants et comparaisons internationales
 - Analyse des marges brutes de transport-distribution et de la répercussion des fluctuations du prix des produits ;
 - Analyse du niveau de concurrence dans la distribution de carburants ;
 - Analyse de la qualité de l'information sur les prix des carburants.
 - **2nd temps : rapport final à présenter le 26 octobre 2012, portant notamment sur :**
 - Analyse de la marge nette de distribution ;
 - Analyse des marges de raffinage et de *trading* ;
 - Propositions visant à renforcer l'intensité concurrentielle ;
 - Propositions d'amélioration de l'information des consommateurs.

Evolution du prix des carburants (1/2)

Prix TTC des carburants depuis le 4 mai 1990 (prix hebdomadaires moyens DGEC)



Prix des carburants TTC depuis le début de 2012 (moyennes hebdomadaires DGEC)



Gazole (80% des volumes) et SP 95 (16%). Le SP 98 (4% des ventes) a été négligé par la mission.

Le gazole et le SP 95 reviennent à leur plus haut de 2012. **Les prix des carburants ont atteint un niveau exceptionnel, le plus élevé jamais atteint auparavant.** Ils sont notamment au-dessus des prix de mai-juin 2008 pour le gazole et d'avril-mai 2011 pour le SP 95 .

Evolution récente du prix des carburants (2/2)

Cotations du baril de Brent en dollars depuis le 1er janvier 2011

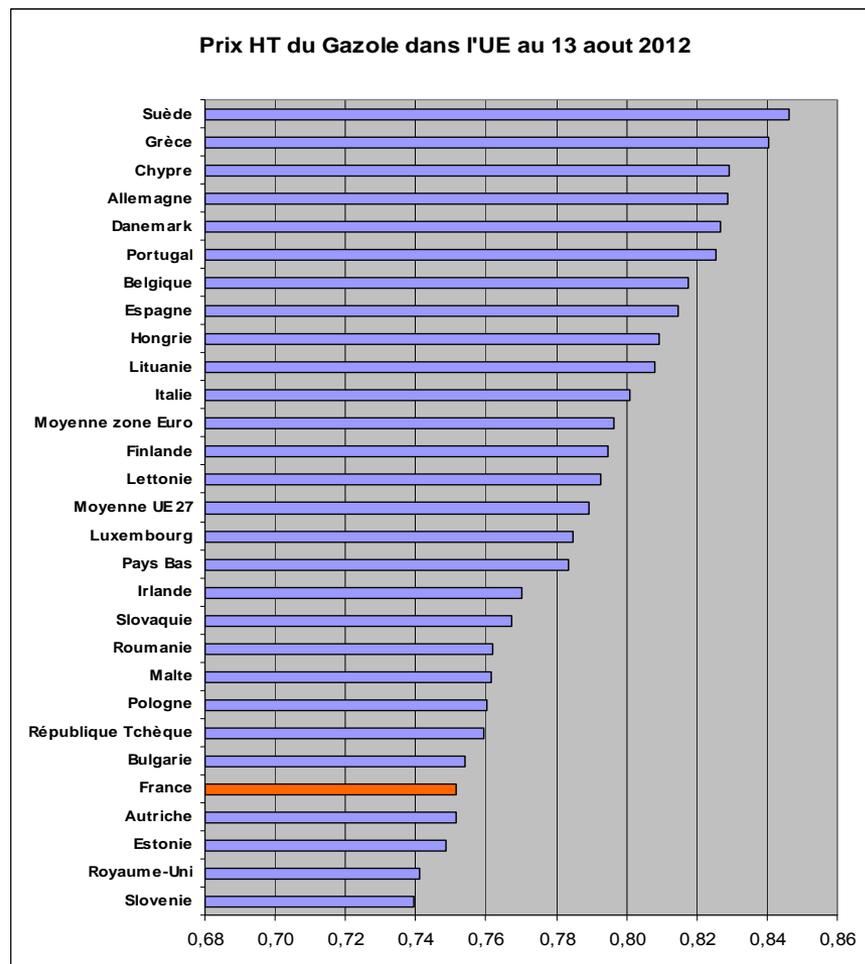
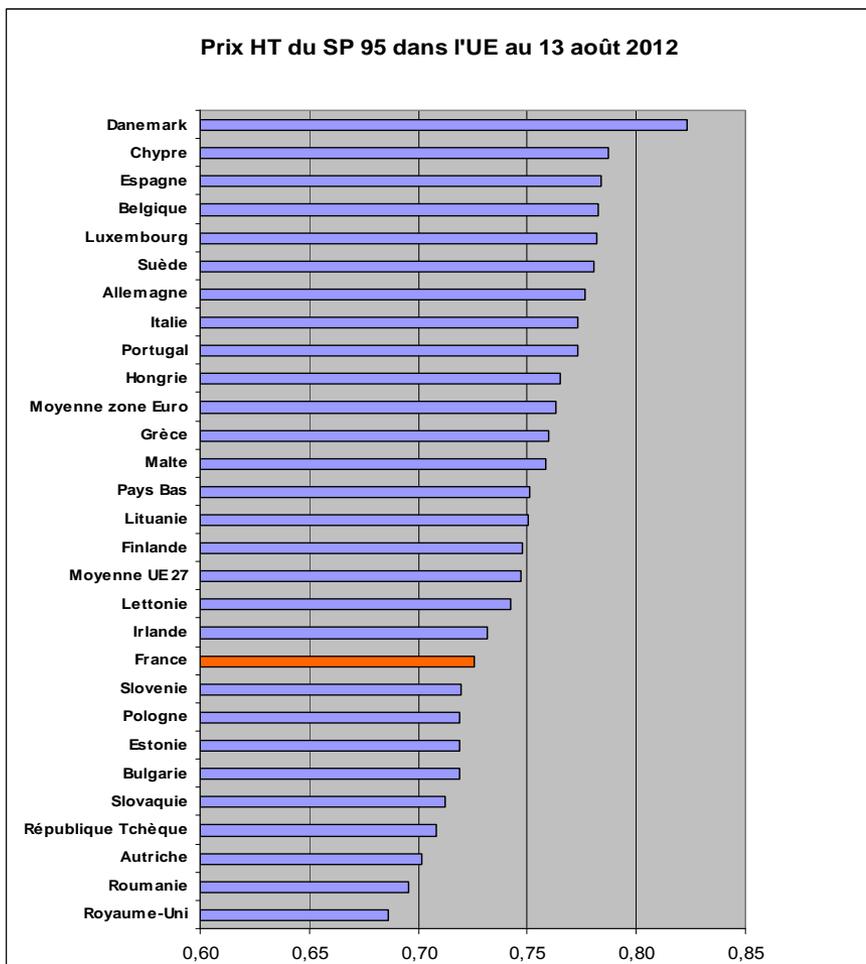


Taux de change Euro/dollar depuis le 1er juillet 2011



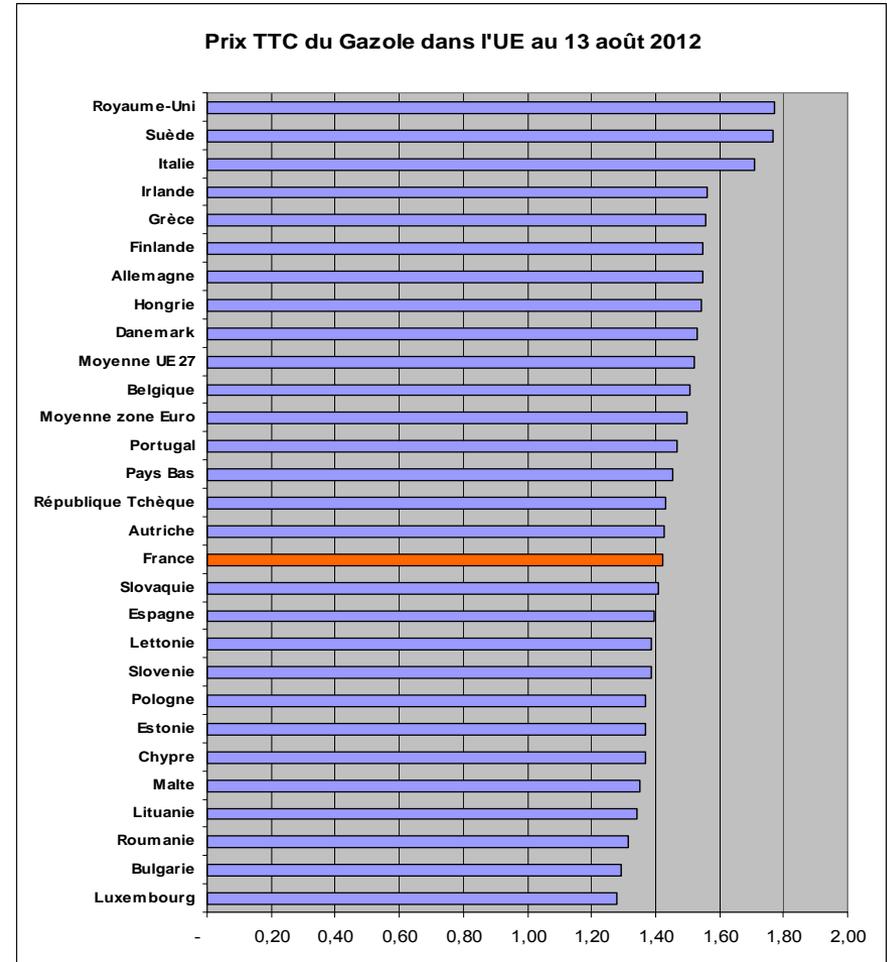
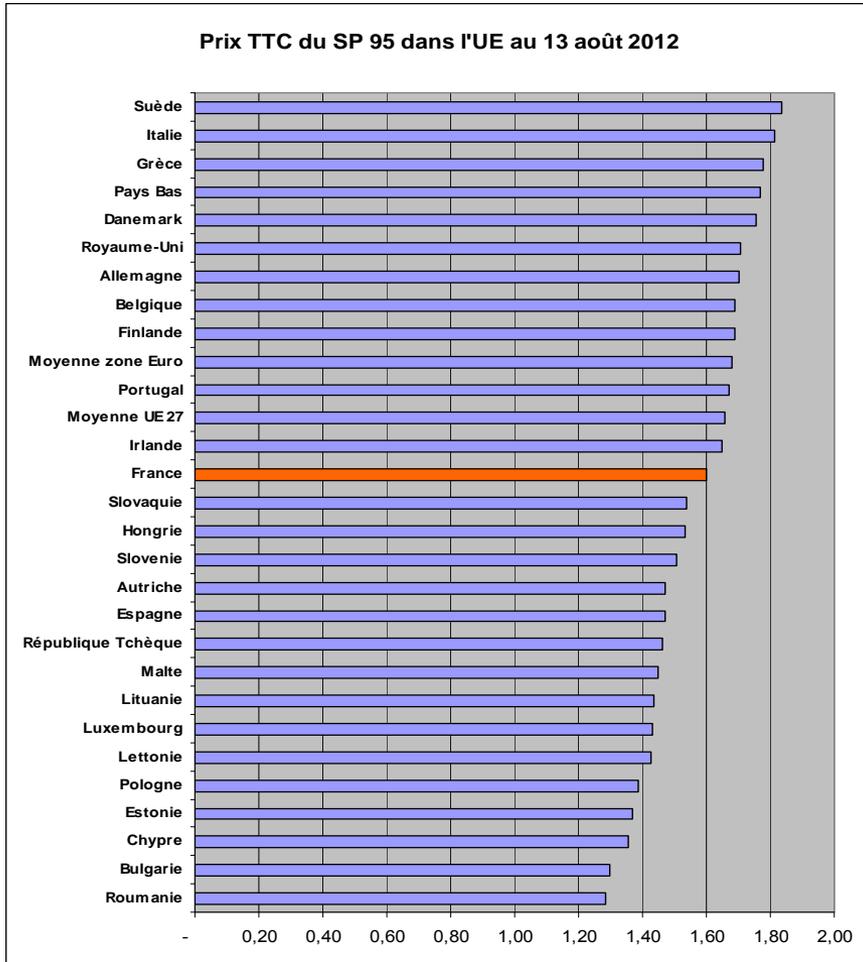
- A l'origine de cet épisode haussier, les prix du brut (Brent) augmentent fortement (de 88,7 \$ le 25 juin à 115,5 \$ le 20 août), cependant que la parité euro/dollar se dégrade continument.
- Le pétrole brut reste ainsi en dessous des records atteints en 2008 (plus de 140 \$/b) mais l'euro qui cotait alors 1,6\$ est tombé à près de 1,2 \$.
- A l'avenir, la volonté des Saoudiens (1^{er} producteurs mondiaux) d'un baril autour de 100 \$ pourrait constituer un facteur important de stabilité, ce qui n'exclut pas des variations autour de cette valeur ;
- Les risques géopolitiques sont la cause d'une très forte volatilité ;
- Aujourd'hui, toutes choses égales par ailleurs, une hausse de 10 \$/b augmenterait le prix des carburants de +6,1 c€/litre.

Prix des carburants HT – comparaisons internationales



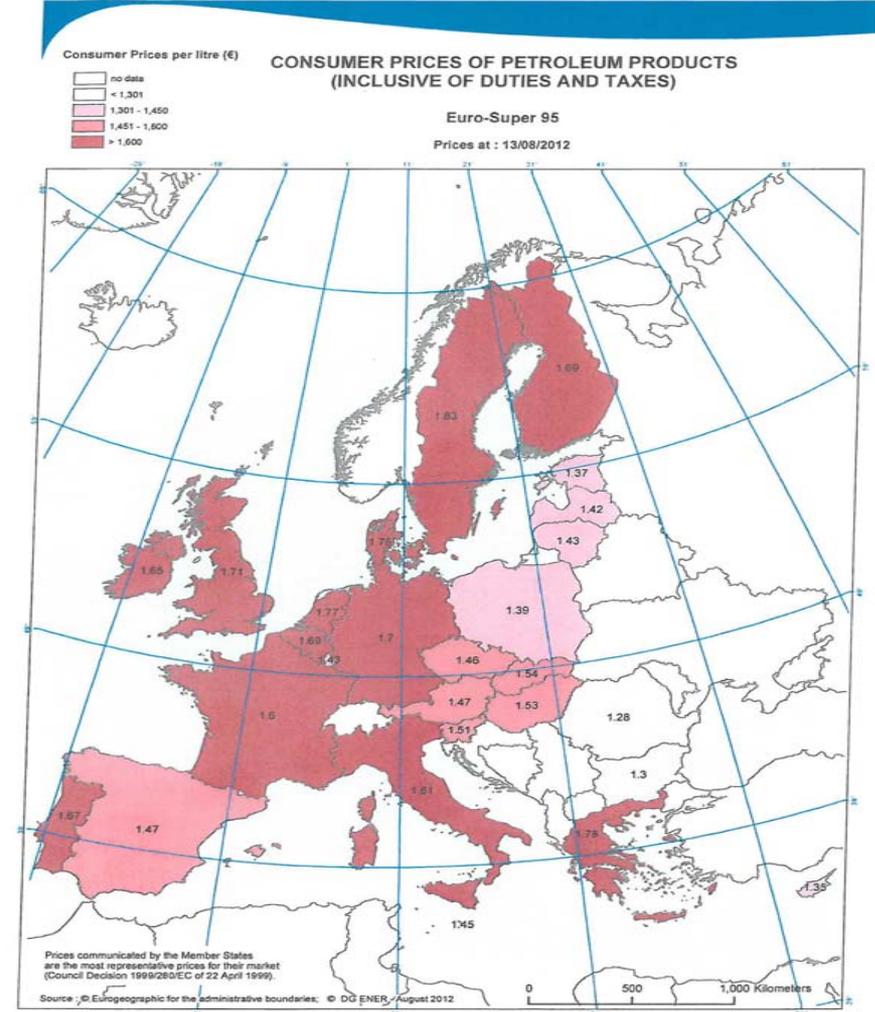
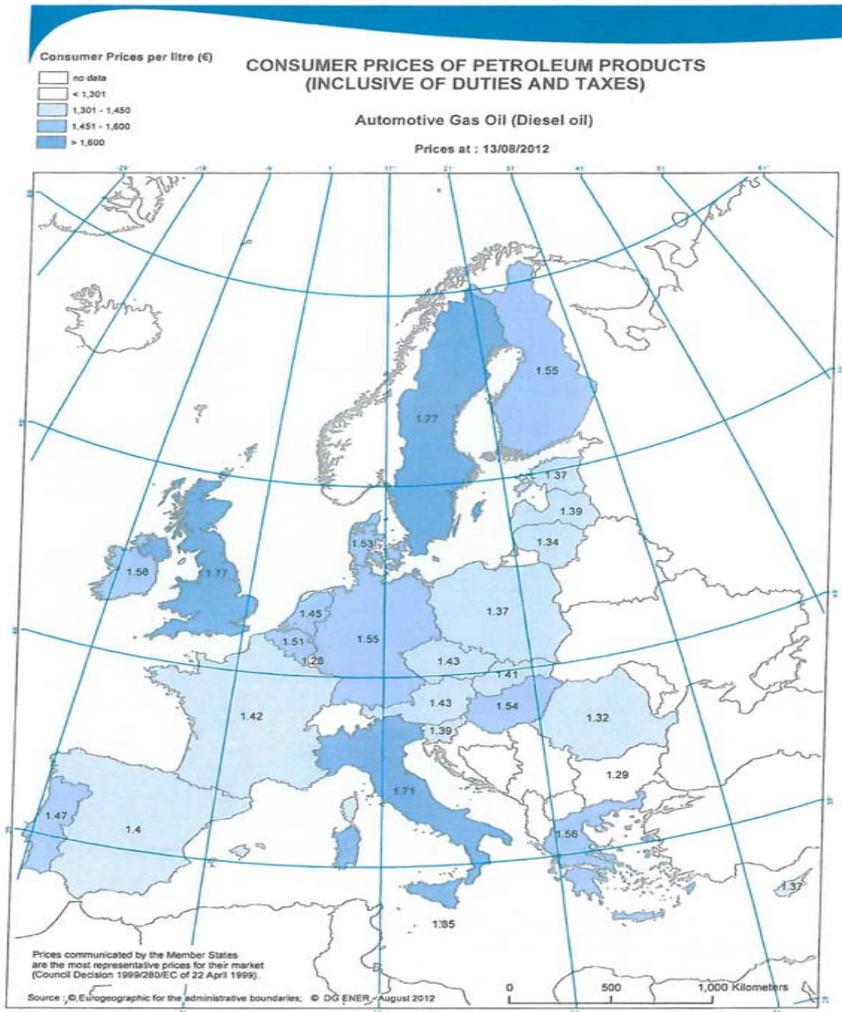
Même à une date récente (13 août), les carburants HT français sont parmi les moins chers d'Europe : la France est le 5^{ème} pays le moins cher pour le gazole et le 10^{ème} pour l'essence.

Prix des carburants TTC – comparaisons internationales (1/2)



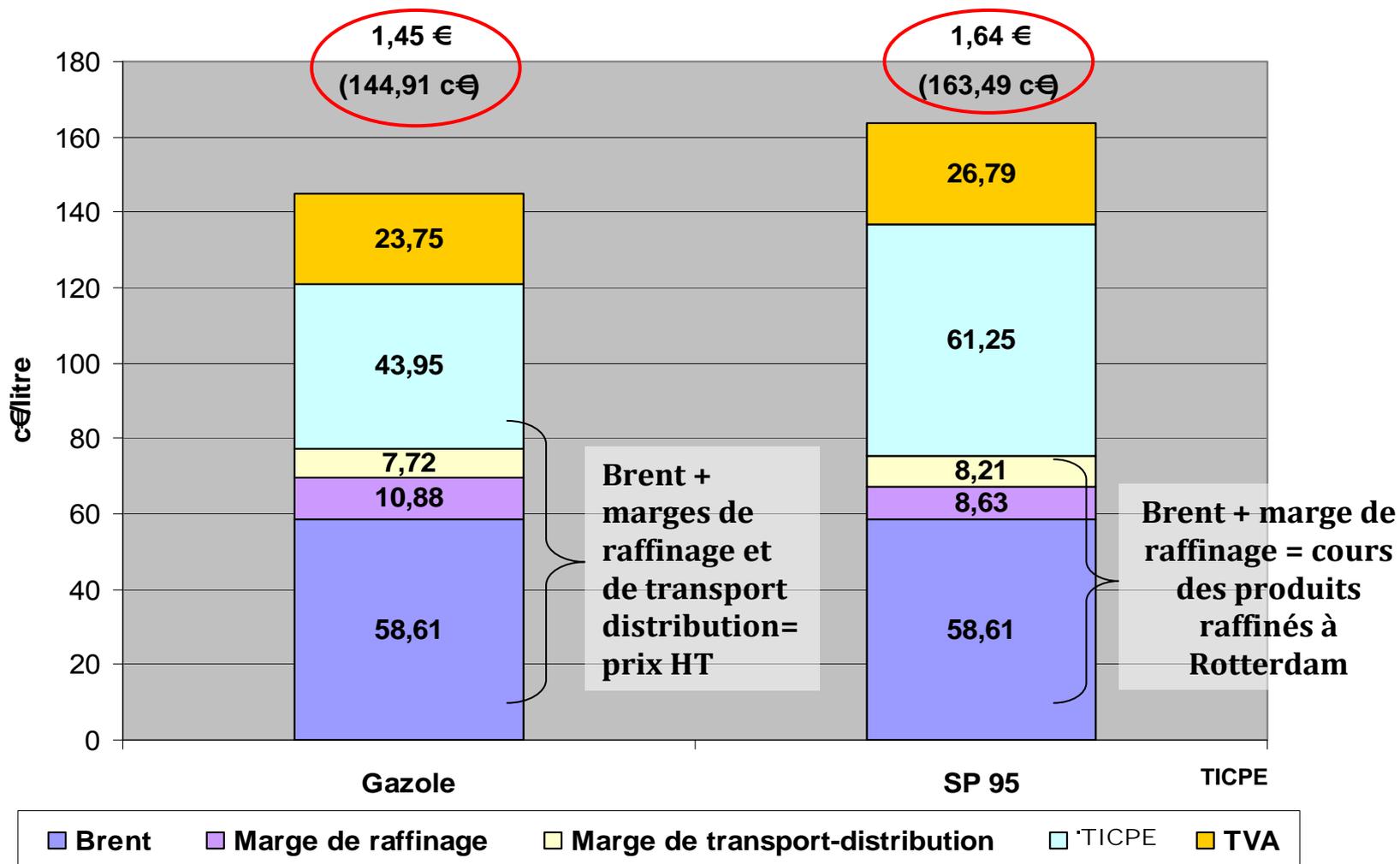
Toutes taxes comprises (TTC), les prix du gazole et de l'essence demeurent inférieurs aux moyennes de la zone euro et de l'Union européenne, même dans l'épisode actuel.

Prix des carburants TTC – comparaisons internationales (2/2)



Les composantes du prix des carburants

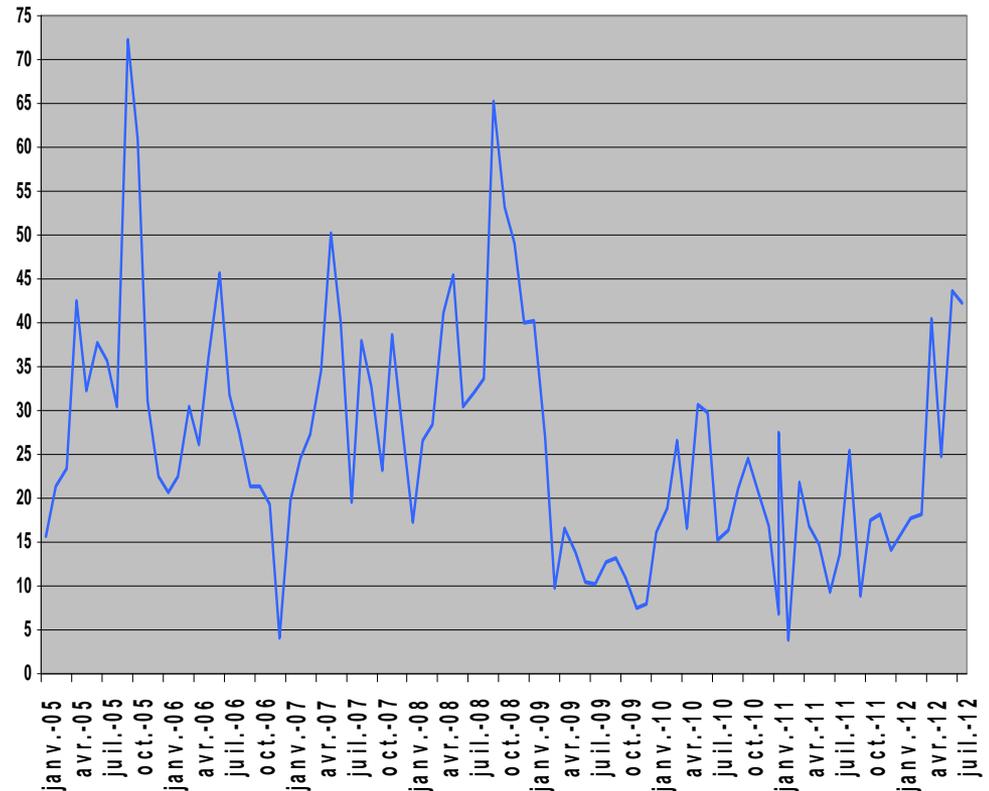
Décomposition du prix TTC des carburants au 17 août 2012



La marge brute de raffinage (1/2)

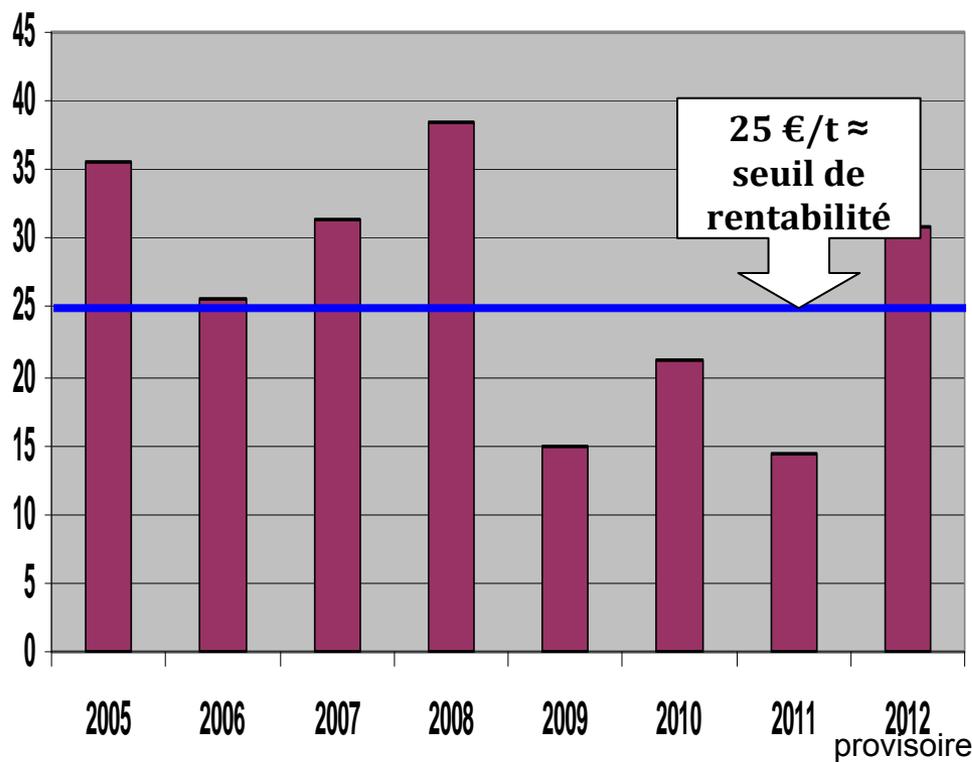
- ❑ Se définit comme la différence entre le cours du brut (Brent coté à Londres) et les cours des produits raffinés (cotés à Rotterdam). La marge brute est largement subie.
- ❑ Elle connaît de ce fait une grande volatilité (cf. graphique ci-contre);
- ❑ Cette marge est censée rémunérer toutes les opérations de raffinage du pétrole brut mais aussi les coûts de stockage du brut et des produits raffinés avant commercialisation;
- ❑ Depuis le début de 2012, la marge de raffinage s'est nettement redressée : 17€/t en moyenne sur les trois années 2009-2011 contre 31€/t sur les 7 premiers mois de 2012 (sans atteindre les pics de 2005 et 2008).

Marge brute de raffinage sur Brent
(moyenne mensuelle en €t)



La marge brute de raffinage (2/2)

Evolution des marges de raffinage sur Brent en €/par tonne



La hausse de la marge brute de raffinage est-elle justifiée ?

❑ **Un secteur en restructuration** : sur les 12 raffineries existant en France en 2010, 2 ont fermé (Total à Dunkerque et Petroplus à Reichstett), 1 est suspendue pour vente (LyondellBasell sur l'Etang de Berre) et 1 raffinerie très fragilisée (Petroplus à Petit-Couronne). Le mouvement est identique en Europe ;

❑ **Des coûts élevés** : le seuil de rentabilité du raffinage se situerait autour de 25 € par tonne de brut traitée, ce qui signifie que cette activité n'aurait pas été rentable au cours des trois dernières années;

❑ **Des coûts croissants liés à la réglementation environnementale** :

▪ PPRT (2003-2020) : 250 M€ d'investissements ;

▪ Directive IED (réduction des émissions polluantes) : 800 M€ d'investissements sur 5 ans mais < 1€/t d'impact ;

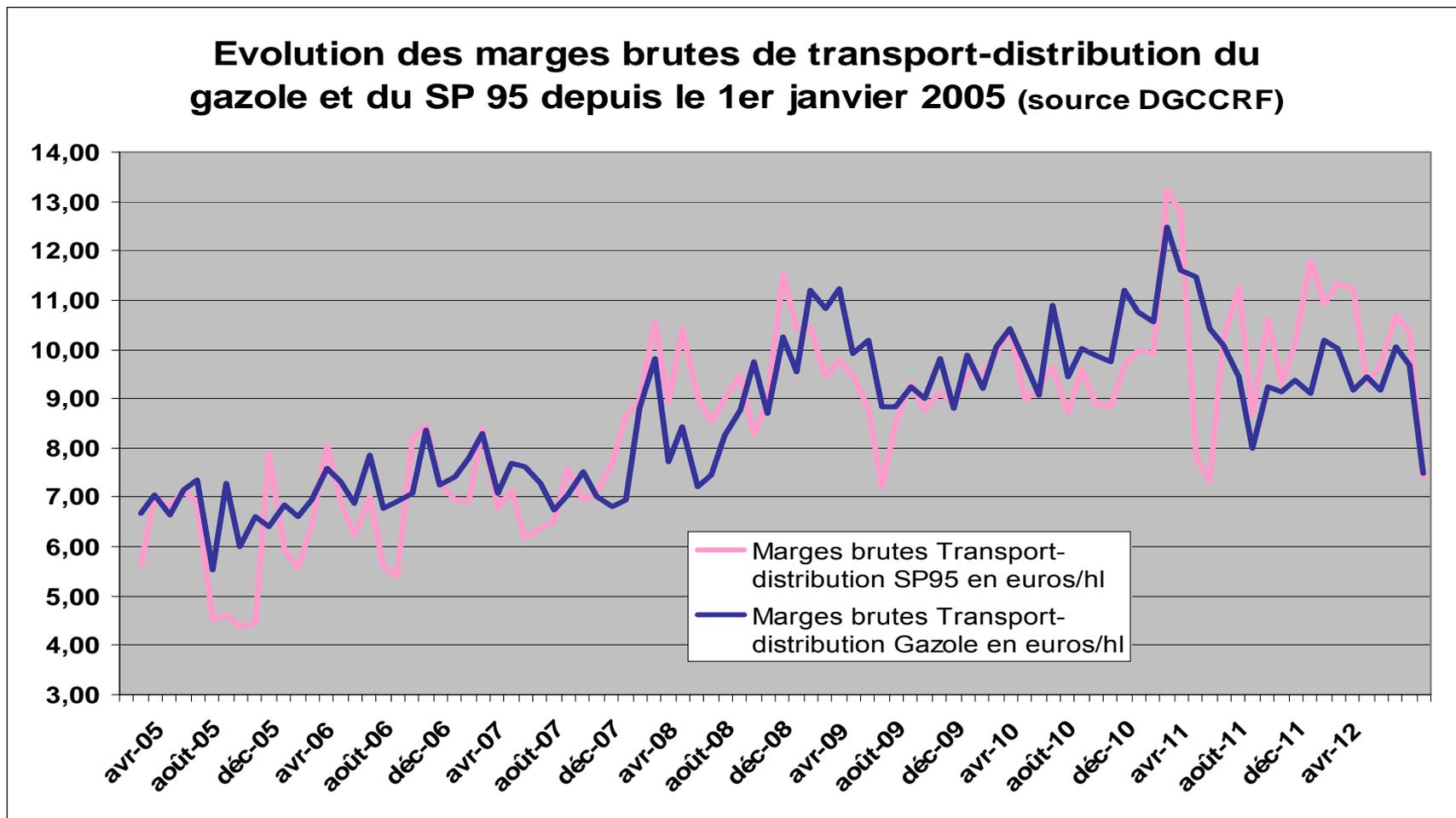
▪ Taxation des stockages : impact indéterminé, la mesure n'étant pas encore applicable.

▪ Directive ETS (quota d'émissions de CO²-2013) : autour de 0,8 €/t.

La reconstitution actuelle d'une marge brute positive de raffinage s'est opérée dans un contexte de hausse des prix du brut et de restructuration du secteur.

La marge brute de transport-distribution (1/3)

Marge brute de transport-distribution : différence entre le prix de vente HT et le cours des produits raffinés (cotés à Rotterdam). Le niveau de cette marge est le choix du distributeur.



La marge brute de transport-distribution (2/3)

- ❑ **Sur près de 8 années (2005-2012), on constate (cf. tableau ci-contre) une hausse de la marge brute sur les carburants :**
 - de l'ordre de 3,5 c€/litre sur le gazole ;
 - de l'ordre de 5 centimes sur le SP 95.
- ❑ **Cette marge brute doit théoriquement couvrir les coûts suivants :**
 - **Coûts logistiques : stockage en dépôts et transports depuis les raffineries ainsi que vers les stations service ;**
 - **Coûts de distribution : exploitation des stations service ;**
 - **Coûts liés aux réglementations notamment applicables aux carburants distribués [dont certificats d'économie d'énergie⁽¹⁾ ou CEE];**
 - **Marge commerciale (marge nette) des opérateurs.**

Evolution de la marge brute de transport distribution (moyennes annuelles, source DGCCRF)	Sur le SP95 (en c€/l)	Sur le gazole (en c€/l)
2005	5,91	6,68
2006	6,96	7,35
2007	7,36	7,41
2008	9,63	8,92
2009	9,03	9,65
2010	9,48	10,15
2011	10,34	10,05
Juil. 2011 – Juil. 2012	10,95	10,01

La forte hausse de la marge brute de transport distribution, observée sur les 8 dernières années, est-elle justifiée ?

⁽¹⁾ Depuis le 01/01/2011 et pour 3 ans, le coût lié aux CEE s'ajoute. Les entreprises mettant des carburants à la consommation doivent aider à la réalisation d'économies. En contrepartie, elles reçoivent des certificats attestant d'un volume d'énergie économisée. Chaque entreprise doit obtenir un nombre de certificats proportionnel à ses ventes. La pénalité, en cas de non réalisation, représente un centime/litre de carburant vendu.

La marge brute de transport-distribution (3/3)

Facteurs d'évolution de la marge brute de TD	Impact sur le SP 95 (en c€/l)	Impact sur le gazole (en c€/l)	Méthodologie
Inflation des coûts	0,8	0,8	Inflation moyenne de 1,6% par an sur l'ensemble des coûts de transport et de distribution
Impact des certificats d'économies d'énergie (CEE)	Entre 0,24 et 1	Entre 0,24 et 1	La distribution de carburant y est soumise depuis le 1 ^{er} janvier 2011. L'impact réel se trouve entre le coût d'un achat des CEE aux prix du marché du carbone et la pénalité due en cas de non-réalisation des économies.
Revalorisation du barème kilométrique en 2011	0,23	0,23	Mesure financée par une taxe sur les provisions pour hausse des prix (PHP) d'un rendement de 115 M€.
Incorporation de biocarburants	0,5	1,6	Depuis 2005, malgré la défiscalisation, les biocarburants incorporés sont plus chers que les carburants fossiles et ont un pouvoir calorique inférieur. Ils les renchérissent. Le calcul réalisé par la Cour des Comptes en 2010 mériterait d'être actualisé.
TGAP	0,3	0,3	La TGAP frappe les pétroliers qui ne respectent pas totalement leur objectif d'incorporation de biocarburants : 150 M€ payés en 2011.
Mises aux normes des stations	>0	>0	Un arrêté de 1998 prévoyait le remplacement des cuves à simple enveloppe par des cuves à double enveloppe d'ici à fin 2010. Un délai supplémentaire court jusqu'à fin 2013 pour les plus petites stations.
Total	>2,07	> 3,17	

L'analyse des facteurs d'évolution de la marge brute permet d'exclure un gonflement anormal des marges concernant le gazole (80% des ventes). S'agissant du SP 95, cela dit, les facteurs recensés de hausse de la marge brute n'expliquent pas entièrement la forte hausse de la marge réalisée sur ce carburant.

En toute hypothèse, l'existence d'une marge nette de l'ordre de 1 c€/l (plutôt autour de 0,5 c€/l dans les GMS) tend à indiquer qu'il n'existerait pas de gonflement des profits au stade de la distribution de carburants.

Répercussion des fluctuations des cours du pétrole

En corollaire du questionnement sur les marges, se pose la question de la répercussion des fluctuations des prix des matières premières (brut et raffiné) dans les prix des carburants.

Etude	Objet	Conclusions
Audenis et alii (2002)	Pétrole brut et carburants (1986-2000)	Répercussion asymétrique : répercussion plus rapide des hausses
Trésor (2011)	Pétrole brut, produits raffinés et carburants (janvier 2010-mars 2011)	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Répercussion asymétrique ❑ 2 semaines pour le SP 95 (hausse et baisse) ❑ 9 jours pour hausse gazole mais de 18 à 41 jours pour une baisse selon la nature de la station service (GMS, indépendant ou major)
Banque de France (avril 2012)	Produits pétroliers et carburants (janvier 2007-juin 2009)	Répercussion symétrique des hausses et des baisses
UFIP (juin 2012)	Produits pétroliers et carburants (mai 2008 - mars 2012)	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Répercussion symétrique ❑ Transmission sans délai pour le SP 95 et 1 semaine pour le gazole

- ❑ Un point fait consensus : les corrélations sont très fortes entre les variations des prix du brut (Brent à Londres) et des cours de produits pétroliers (Rotterdam) ;
- ❑ Absence de consensus, à ce stade, sur la symétrie dans la répercussion des hausses et des baisses des prix du brut ou des produits raffinés dans les prix des carburants. Ce sujet sera traité au cours de la seconde phase de la mission.

Fiscalité des carburants

Les produits pétroliers sont soumis à deux taxes (en métropole) :

- ❑ **Taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques (TICPE, ex. TIPP) :**
 - Il s'agit d'une accise, c'est-à-dire d'un droit appliqué sur un volume donné de produit, indépendamment de sa valeur, fixé à l'article 265 B du Code des Douanes ;
 - Les Régions ont le pouvoir de moduler le taux sur deux tranches (financement de la décentralisation et des investissements du Grenelle) avec un maximum de 2,5 c€/litre.
 - TICPE moyenne sur le gazole : 43,95 c€/litre ;
 - TICPE moyenne sur le SP 95 : 61,25 c€/litre ;
 - Recette de 24,2 Md€, partagée entre l'Etat (14,2 Md€), les Régions (6,3 Md€) et les départements (4,3 Md€).
- ❑ **Taxe sur la valeur ajoutée :**
 - Au taux normal sur le continent (19,6%) et à 13% en Corse ;
 - Elle s'applique au prix HT majoré de la TICPE

L'Etat gagne-t-il de l'argent grâce à la TVA lorsque le prix des carburants augmente ?

Non. Avec la hausse des prix, la consommation des carburants diminue, ce qui réduit la perception de la TICPE. Désormais dans des proportions supérieures à ce que la TVA fait gagner mécaniquement. Ainsi, selon une méthode définie par la Commission Durieux, les Douanes estiment la perte de TICPE depuis le début de l'année (7 premiers mois de 2012) : 229 M€ contre un gain lié à la TVA de 158 M€.

Au total, les taxes représentaient au 13 août 2012 :

- 47 % du prix du gazole, légèrement supérieur à l'Allemagne (46%) mais au niveau de la moyenne de la zone Euro, et inférieur à la moyenne de l'UE, notamment Italie (53%) et Royaume-Uni (58%);
- 55% du prix du SP 95, au niveau de la moyenne de l'UE et la zone euro, légèrement supérieur à l'Allemagne (54%) mais inférieur à l'Italie (57%), aux Pays-Bas (58%) et au Royaume-Uni (60%).

Situation concurrentielle sur le marché des carburants

- ❑ **L'intensité concurrentielle apparait forte sur le marché de la distribution des carburants :**
 - Forte pénétration des grandes et moyennes surfaces (GMS) : en volume distribué, 12% en 1980 contre 62% en 2011. Elles semblent opérer avec des marges nettes inférieures : 0,4 c€/litre pour un réseau d'hypermarchés contre une marge nette estimée à 1 c€/l en règle générale ;
 - Le secteur a connu en effet de nombreuses fermetures de stations-service, notamment chez les indépendants : 41 500 en 1980 contre moins de 12 000 en 2011. Le poids des GMS s'est accru : 1 500 en 1980 et 4 900 en 2011 (41 %). Les fermetures se poursuivent sur un rythme de 250 stations-service par an ;
 - Certaines majors pétrolières (BP et Shell) se sont retirées de la distribution (et du raffinage). Celles qui restent, convertissent une partie de leur réseau au format « discount » : Esso Express pour ExxonMobile, Total Access, Elf, Elan pour le groupe Total.

- ❑ **Il existe, cependant, certaines zones géographiques où la concurrence semble très imparfaite, ce qui se traduit dans les prix :**
 - Corse, Paris et certaines zones rurales connaissent des prix en moyenne plus élevés (cf. étude récente de la CLCV). Même si les coûts de transport y sont certainement plus élevés qu'ailleurs, ces zones présentent des niveaux de concurrence plus faibles ;
 - Sur autoroute, les carburants sont nettement plus chers, même si une part de l'explication de cette situation tient aussi à l'existence de surcoûts spécifiques : redevances dues aux concessionnaires (1 à 3 centimes par litre) et obligation de maintenir 2 personnes 24h/24h. Le retrait des GMS de ce marché tend à indiquer qu'il ne serait pas exceptionnellement rentable.

Information du consommateur sur les carburants

- ❑ Des dispositions de publicité sans équivalent pour d'autres produits de consommation courante :
 - Affichage des prix visible depuis l'extérieur des points de vente ;
 - Sur autoroute, les prix des stations sont indiqués aux entrées principales et au moins 500 m avant chaque station. De même, les stations situées à moins de 10 km en dehors de l'autoroute peuvent demander à informer les usagers de l'autoroute ;
 - Le site www.prix-carburants.economie.gouv.fr (sous la responsabilité de la DGCCRF) recense toutes les stations écoulant plus de 500 m³ de produits pétroliers par an, qui doivent renseigner ce site à chaque changement de prix.
 - Au final, 2 700 stations de petite taille (sur les 12 000 existantes) ne figureraient pas dans le recensement ;
 - La DGCCRF estime à 2% le taux d'erreur, notamment dû au maintien en ligne de données de stations-service disparues. Un traitement informatique est en cours d'installation. Des contrôles réguliers sont diligentés afin de vérifier le respect de l'obligation.
- ❑ L'observatoire des prix et des marges, accessible sur le site de la DGCCRF, est doté d'une section « carburants » qui calcule et analyse, chaque mois, les évolutions des prix et de la marge de transport-distribution.

Rapport d'étape - premières conclusions

- ❑ Malgré une hausse récente très forte, **les prix des carburants, HT et TTC, en France restent notablement inférieurs aux moyennes européennes (Europe des 27 et Zone euro) ;**
- ❑ De manière générale, la **forte intensité concurrentielle** existant dans ce secteur, où les grandes et moyennes surfaces ont désormais une part prépondérante (62% des volumes écoulés), pèse favorablement sur les prix. Il existe, cependant, des zones de chalandise qui font exception ;
- ❑ A ce stade, **les deux marges brutes examinées ne présentent pas une évolution anormale :**
 - **Marge brute de raffinage** : après plusieurs années à des niveaux excessivement bas, les restructurations opérées en Europe et en France permettent un retour à des niveaux profitables ;
 - **Marge brute de transport-distribution** : elle a fortement augmenté au cours des dernières années : de plus de 3 c€/l pour le gazole et de 5 c€/l pour le SP 95. Toutefois, plusieurs réglementations applicables aux carburants ont été renforcées sur cette période et semblent expliquer l'essentiel de la hausse. Du reste, la marge nette dans la distribution de carburants semble rester à un niveau relativement faible : autour de 1c€/l.
- ❑ Disposant d'outils efficaces, désormais relayés par le secteur privé, les consommateurs ont **accès à une information de qualité sur les prix des carburants.**

Approfondissements en vue du rapport final

- ❑ **Plusieurs points devront faire l'objet d'approfondissements :**
 - **Expertise des coûts de raffinage, afin de déterminer avec précision le seuil de rentabilité et la marge nette réalisée sur le raffinage en France et, si possible, en Europe ; impact de la fiscalité différenciée entre le gazole et le SP95 ;**
 - **Analyse de la marge nette des acteurs de la distribution de carburants ;**
 - **Expertise des éventuelles marges réalisées sur les activités de trading des pétroles et produits pétroliers ;**
 - **Examen de la localisation des profits dans la filière pétrolière, en particulier sur son amont (exploration-production) ;**
 - **Nouvelle étude relative à la répercussion des fluctuations des cours dans les prix, sur une série plus longue de données ;**
 - **Examen des corrélations entre, d'une part, les surcoûts observés concernant le prix des carburants (étude CLCV notamment) et, d'autre part, différents facteurs : éloignement par rapport aux centres de stockage, pénétration de la grande distribution, intensité concurrentielle par zone de chalandise ;**
 - **Effet et évaluation de la politique conduite en matière de biocarburants, amélioration de l'efficacité des CEE dans le secteur des transports.**

- ❑ **Certains acteurs n'ont pu être rencontrés et pourraient l'être à l'occasion de la 2nde phase : l'UFC – Que Choisir, le CNPA, l'Autorité de la Concurrence, etc.**