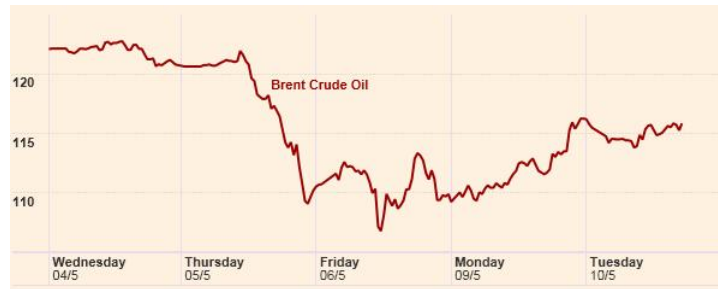


Rapport au Ministre
sur la répercussion à la pompe
de la baisse du prix du baril de pétrole brut intervenue début mai 2011

1. Introduction

Le prix du baril de Brent BFO¹ a subi une baisse importante début mai 2011, passant de 120,95\$ en clôture du mercredi 4 mai 2011 à 111,93\$ en clôture du jeudi 5 mai 2011, soit une évolution sur 24 heures de -7,46%. Le mouvement avait cependant déjà commencé le 2 mai : à l'échelle d'une douzaine de jours, entre le 2 mai 2011 (clôture 125,18\$) et le 15 mai 2011 (clôture 114,56\$), la baisse s'établit au total à -8,48% en dollars.



(source graphique : Financial Times)

Dans la mesure où rares sont les évolutions du prix du baril d'une telle ampleur en l'espace d'une semaine, le Ministre a souhaité savoir comment ces évolutions se sont traduites dans les prix de vente des carburants au détail et dans quels délais.

2. Plusieurs facteurs interviennent dans la répercussion à la pompe du prix du brut.

La répercussion à la pompe des évolutions des prix du baril dépend de différents paramètres, tels que : l'évolution de l'offre et de la demande sur le marché du raffinage, les possibilités techniques et les stratégies commerciales des acteurs au niveau de la distribution. A ces trois paramètres, s'ajoutent les effets amplificateurs ou réducteurs de l'évolution du taux de change Euro/dollar.

La répercussion éventuelle à la pompe sur le territoire métropolitain dépend notamment de l'évolution de l'offre et de la demande sur le marché européen du raffinage. Ainsi, une demande plus marquée d'un carburant par rapport à un autre pourra par exemple conduire à un impact différencié entre le Gazole et le SP95, dont les évolutions pourront être plus ou moins fortes que celles observées sur le brut. Il convient de noter incidemment que le Gazole est le carburant le plus consommé en France. De ce fait, l'analyse portera à la fois sur le prix du Gazole et sur le prix du SP95 ou du SP95-E10.

Les contraintes techniques et les stratégies commerciales des différentes catégories de distributeurs (« Majors » pétrolières, Grandes et Moyennes Surfaces, distributeurs Indépendants) peuvent conduire à une modulation plus ou moins importante des répercussions à la pompe au travers de l'évolution des marges brutes de transport-distribution. Les baisses du prix du brut peuvent ainsi se trouver totalement ou partiellement récupérées par les acteurs afin d'augmenter leur marges, ou au contraire intégralement répercutées à la pompe, voire parfois sur-répercutées si des rabais supplémentaires sont mis en œuvre.

¹ La cotation BFO (Brent-Forties-Oseberg) a remplacé le Brent comme cotation de référence du pétrole issu de la Mer du Nord.

A ces différents facteurs qui influencent les évolutions du prix des carburants à la pompe en fonction des évolutions des prix du baril, s'ajoute l'évolution du taux de change euro/dollar. Si les médias utilisent communément comme référence des prix exprimés en dollars pour le brut, l'ensemble des acteurs pétroliers européens, du raffineur au distributeur, travaillent en euros. Aussi, selon les périodes, l'influence du taux de change peut être neutre, modératrice, ou amplificatrice des fluctuations du prix du brut.

3. Les constats effectués sur la période du 2 au 15 mai 2011.

3.1. A partir des données issues des agences de cotation et du site internet gouvernemental des prix des carburants www.prix-carburants.gouv.fr, renseigné par les gérants des 10.000 principales stations-services sur un parc de total 12.000 stations², les services de la DGCCRF ont effectué des calculs et des recoupements débouchant sur les constatations suivantes sur la période du 2 mai au 15 mai 2011.

● S'agissant du baril de brut BFO

Le prix du baril a baissé de 8,48% en dollars, passant de 125,18\$ à 114,56\$.

Le taux de change euro/dollar a baissé de 3,75% au cours de cette période, passant de 1,4837 à 1,4280. Malgré cette baisse, l'euro reste à un niveau élevé par rapport au dollar (puisque'il est supérieur à 1,40\$), jouant ainsi un rôle d'amortisseur des variations du prix du brut. De ce fait, la baisse du prix du baril de brut exprimée en euros n'est plus que de 4,91%, de 84,37 €/baril à 80,22 €/baril.

Ainsi, le premier constat est que l'évolution du change euro/dollar au cours de la période sous revue a pratiquement divisé par deux l'amplitude de la baisse du baril en dollars.

● S'agissant du prix de gros à Rotterdam

Le prix de gros à Rotterdam a connu des évolutions différenciées selon qu'il s'agit du gazole raffiné ou du SP95 raffiné.

Le prix de gros à Rotterdam du Gazole raffiné a baissé de 8,34% (de 59,22 €/hl à 54,28 €/hl), tandis que le prix de gros à Rotterdam du SP95 raffiné n'a baissé que de 5,71% (de 59,94 €/hl à 56,52 €/hl).

Le deuxième constat est donc que les évolutions de l'offre et de la demande sur les marchés européens entre le 2 et le 15 mai ont conduit à une baisse différenciée, plus marquée sur le Gazole que sur le SP95.

Sous réserves, une explication potentielle pourrait être à rechercher dans le fait que l'hémisphère Nord est sorti de la saison de chauffage (« heating season »), traditionnellement consommatrice de Gazole et produits assimilés (fioul domestique, fiouls lourds) pour entrer dans la saison de plus forte conduite automobile (« driving season »), plus consommatrice d'essences, notamment aux Etats-Unis d'Amérique.

² **Remarque méthodologique générale :** le site www.prix-carburants.gouv.fr a pour objet d'informer les consommateurs sur les prix pratiqués localement et de leur permettre de faire jouer la concurrence entre stations-services. La DGCCRF a obtenu des données pour la période du 2 au 15 mai afin d'effectuer les calculs objets du présent rapport. Les prix issus du site internet ont pour base les prix pratiqués par les 10 000 plus grandes stations-services sur les plus de 12.000 du territoire métropolitain, sans pondération par les volumes de carburants vendus. Les prix moyens calculés dans le présent rapport représentent ainsi une approximation des prix réellement pratiqués.

● S'agissant des prix des carburants à la pompe en métropole

Compte tenu de l'évolution des prix de gros à Rotterdam, ainsi que du montant des taxes³, une approximation du potentiel de baisse à la pompe⁴ entre le 2 et le 15 mai est d'environ 6 cts €/litre pour le Gazole et 4 cts €/litre pour le SP95-E10⁵.

D'après les données issues du site www.prix-carburants.gouv.fr, et en tenant compte des remarques méthodologiques exposées en notes de bas de page, les prix à la pompe du Gazole commercialisé sur routes en France métropolitaine ont varié d'environ -3,2 cts €/litre pour les Majors, -3,9 cts €/litre pour les Grandes et Moyennes Surfaces, et -2,6 cts €/litre pour les distributeurs indépendants. En parallèle, les prix à la pompe du SP95-E10 commercialisé sur routes en France métropolitaine ont varié environ de -0,6 cts €/litre pour les Majors, de -0,2 cts €/litre pour les Grandes et Moyennes Surfaces, et de +0,2 cts €/litre pour les Indépendants pétroliers.

Le troisième constat est donc qu'à l'échelle d'une douzaine de jours :

- la baisse potentielle sur le Gazole d'environ 6 cts €/litre a été répercutée dans la proportion de 50% à 70% suivant les réseaux ;
- la baisse potentielle sur le SP95-E10 d'environ 4 cts €/litre n'a pas ou peu été répercutée à la pompe, les prix des pétroliers indépendants ayant même légèrement augmenté.

3.2 L'analyse de l'évolution des marges brutes de transport-distribution⁶ (ci-après « marges brutes ») – indicateur traditionnellement utilisé dans la profession pour observer à court terme l'évolution des marges nettes si les coûts sont constants – fait ressortir les éléments suivants tant pour le Gazole que pour le SP95-E10.

● S'agissant du niveau des marges brutes le 2 mai

Les marges brutes le 2 mai pour le Gazole sont globalement conformes en niveau et en positionnement à ce qui est fréquemment observé, à environ 12,9 cts €/litre pour les Majors, 10,3 cts €/litre pour les GMS et 16,0 cts €/litre pour les Indépendants : les GMS ont un positionnement tarifaire en moyenne plus bas que les Majors et les Indépendants.

³ Les taxes comprennent la TICPE (Taxe Intérieure à la Consommation sur les Produits Pétroliers, ex-TIPP) et la TVA. Le montant de la TICPE est fixé en valeur absolue et comprend une part minoritaire, variable, fixée par les régions. Pour les besoins du calcul, il a été retenu ici un montant moyen uniforme de TICPE de 44,19 cts €/litre sur le Gazole et de 61,42 cts €/litre sur le SP95-E10.

⁴ Le potentiel de baisse à la pompe entre deux dates est approximé en évaluant la variation entre ces dates du prix de ce carburant taxé (TICPE, TVA), hors marges brutes de transport-distribution, et en faisant l'hypothèse que la part des coûts au sein de la marge brute varie peu sur courte période.

⁵ Dans le présent rapport, les prix de gros du SP sont ceux du SP95, mais les prix à la pompe sont ceux du SP95-E10, issu du SP95 en incorporant 10% d'éthanol. Les calculs de marge brute sont donc effectués en approximant les coûts du SP95-E10 par ceux du SP95.

⁶ Les marges brutes de transport-distribution sont constituées de la somme suivante : (Coûts hors prix des produits raffinés taxés + Marges nettes) sur la partie de la chaîne de la valeur ajoutée incluant le transport (de la raffinerie au dépôt puis du dépôt à la pompe) et la distribution (activités du dépôt et de la station-service). La part de la marge nette n'est pas connue, mais, dans la mesure où les coûts varient peu sur courte période sauf événements exceptionnels, l'évolution des marges brutes de transport-distribution fournit une approximation de l'évolution des marges nettes.

En revanche, les marges brutes le 2 mai pour le SP95-E10 sont inférieures aux niveaux fréquemment observés, à environ 8,3 cts €/litre pour les Majors, 2,1 cts €/litre pour les GMS et 7,8 cts €/litre pour les Indépendants.

Une hypothèse explicatrice pourrait être que les pétroliers, tous réseaux confondus, ont consenti des efforts commerciaux à la pompe sur le SP95-E10, carburant qui a dépassé ses précédents records, dans le but d'en atténuer la hausse pour les consommateurs.

● S'agissant de l'évolution des marges brutes entre le 2 et le 15 mai

L'évolution des marges brutes des différentes catégories d'acteurs s'est effectuée dans le même sens en tendance sur la période, aussi bien pour le Gazole que pour le SP95-E10, c'est-à-dire globalement à la hausse.

En début de période, le mouvement de baisse du prix du baril de brut entamé le 2 mai (J) a commencé à être répercuté à la pompe le 6 mai, soit à J+4, ce qui a permis aux distributeurs d'augmenter leurs marges pendant 4 jours.

Après une baisse sensible – mais seulement partielle – des prix à la pompe à J+4 (6 mai), le rythme de répercussion de la baisse se ralentit entre J+5 et J+7, puis s'accélère à J+8 (10 mai).

On observe ensuite une évolution légèrement différenciée entre J+9 et J+12 (11 au 14 mai) entre le Gazole et le SP95-E10, suite à une hausse du prix du baril de brut à J+7 (9 mai). On peut émettre l'hypothèse que cette hausse menaçait de comprimer les marges brutes par effet de ciseau.

Sur la – courte – période étudiée, on pourrait dégager l'impression que les pétroliers réajustent plus rapidement et plus nettement les marges brutes sur le SP95-E10 que sur le Gazole en réponse aux évolutions du prix du baril de brut. Ce constat appellerait toutefois une étude sur plus longue période pour pouvoir être généralisé ou infirmé.

En tout état de cause, entre le 2 et le 15 mai, la marge brute de transport-distribution des différentes catégories d'intervenants n'est pas demeurée stable comme cela aurait été théoriquement le cas si la répercussion des prix du brut avait été parfaite et instantanée. Elle a globalement augmenté, comme l'indique le tableau suivant.

Variation de la marge brute de transport-distribution du 2 au 15 mai sur routes en France métropolitaine (cts €/litre)	Moyenne	Majors	GMS	Indépendants
Gazole	+2,6	+2,7	+2,0	+3,3
SP95-E10	+3,9	+3,5	+3,9	+4,3

(source : estimations DGCCRF)

Le quatrième ensemble de constats est le suivant.

La répercussion du mouvement de baisse entamé le 2 mai (J) a commencé à être constatée à J+4.

Sous réserve de vérification sur plus longue période, les prix à la pompe ont pu être réajustés à partir de J+1/J+2 pour préserver les marges brutes lorsque les prix de gros sont remonté et ont menacé de créer un effet de ciseau.

Par ailleurs, la politique de prix à la pompe varie en fonction du carburant considéré. Sur la période antérieure à la période sous revue, on peut faire l'hypothèse que les pétroliers ont intégré la contrainte de prix élevé pesant sur le SP95-E10, qui a battu ses records de l'été 2008, et comprimé leurs marges brutes. Ils semblent ensuite avoir cherché à revenir à des niveaux de marge brute plus standards.

4. Conclusions.

Compte tenu des éléments présentés dans ce rapport, et sous les différentes réserves méthodologiques exprimées,

- la baisse intervenue entre le 2 et le 15 mai sur les prix du brut en dollars a été absorbée pour un peu moins de la moitié par l'évolution du taux de change Euro/dollar ;
- à l'échelle d'une douzaine de jours, le reliquat a été répercuté sur le Gazole dans des proportions allant de 50% à 70% suivant les catégories de réseaux ; les marges brutes sur le Gazole peuvent être considérées comme globalement habituelles ;
- à l'échelle d'une douzaine de jours, le potentiel de baisse n'a pas ou peu été répercuté sur le SP95-E10, dont les marges sont cependant déjà basses ; ce dernier point est susceptible de s'expliquer par le souci des distributeurs de tenir compte des niveaux record des prix.

Afin d'éclairer ces constats factuels sur courte période, il semble utile de rappeler :

- qu'ils ne préjugent pas des résultats d'une observation sur plus long terme ;
- que les stratégies de prix à la pompe des distributeurs sont susceptibles de varier au cours du temps ;
- que le prix à la pompe du Gazole, qui est le carburant le plus utilisé en France (56,2% du parc automobile particulier et commercial en 2010 ; 70,7% des immatriculations en 2009), demeure toujours en-deçà des niveaux records atteints en juillet 2008, contrairement au SP95-E10.