

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 77848	De <b>M. Alain Bocquet</b> ( Gauche démocrate et républicaine - Nord )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Finances et comptes publics		<b>Ministère attributaire</b> > Économie, industrie et numérique
<b>Rubrique</b> > énergie et carburants	<b>Tête d'analyse</b> > carburants	<b>Analyse</b> > prix. perspectives.
Question publiée au JO le : <b>14/04/2015</b> Réponse publiée au JO le : <b>01/09/2015</b> page : <b>6710</b> Date de changement d'attribution : <b>21/04/2015</b>		

### Texte de la question

M. Alain Bocquet attire l'attention de M. le ministre des finances et des comptes publics sur le coût des carburants. Alors que depuis fin 2010, le prix du baril de pétrole brut a toujours été élevé avec des pics à plus de 115 dollars, celui-ci est actuellement situé entre 50 et 56 dollars. Après une légère baisse du coût à la pompe, cette diminution du prix du baril ne semble pas se répercuter pour les usagers puisque, à titre d'exemple, le litre de diesel est actuellement situé aux alentours de 1,18 euro, identique à celui que devaient régler les automobilistes lorsque le coût du baril de pétrole était à 115 dollars. Il lui demande de lui en faire connaître les raisons et les initiatives que compte prendre le Gouvernement pour imposer que les distributeurs pétroliers n'augmentent pas abusivement leurs marges au détriment du pouvoir d'achat des ménages et pour qu'ils répercutent à la pompe les baisses de prix.

### Texte de la réponse

Les prix à la consommation des carburants en France sont déterminés par leurs différentes composantes, à savoir :

- les cotations des produits pétroliers raffinés (gazole, eurosuper...) sur les marchés internationaux. L'évolution de ces cotations est en règle générale liée au cours du pétrole brut même si des facteurs spécifiques (offre et demande, stocks, approvisionnement...) aux marchés de gros des produits raffinés peuvent parfois expliquer des évolutions légèrement différentes ;
- la marge brute de transport-distribution qui couvre l'ensemble des coûts de logistique et de distribution, ainsi que la marge nette du distributeur. Cette marge couvre, par exemple, les frais de transport, de stockage en dépôt, d'acheminement du produit en station et d'exploitation du point de vente ;
- la fiscalité qui comprend la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) à laquelle s'ajoute la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Une part significative du prix payé par le consommateur, en particulier les coûts de transport et de distribution et une grande partie de la fiscalité, est indépendante du prix du brut, et vient amortir, à la hausse ou à la baisse, l'impact de l'évolution des cours du pétrole brut. En outre, si le cours du pétrole brut en dollar a baissé en moyenne de près de 50 % depuis la fin juin 2014, sa baisse en euro a été nettement inférieure, puisqu'elle s'établit à 30 %, du fait de la dépréciation de l'euro par rapport au dollar. Cette dernière a donc eu pour effet d'atténuer sensiblement pour le consommateur européen la baisse du pétrole brut en dollar. Compte tenu de ces différents effets, l'évolution des prix au détail des carburants sur le marché français a bien répercuté la baisse des cours du pétrole brut observée sur les marchés internationaux depuis la fin du mois de juin 2014. Ainsi, on observe que les prix de détail hebdomadaires du gazole et du sans plomb 95 ont connu un recul de l'ordre de 10 centimes d'euro par litre et de 12 centimes d'euro par litre, ce qui correspond sensiblement à la baisse en euro des prix de gros (cotations internationales) du gazole et de l'eurosuper sur la même période. La baisse des prix de gros est



légèrement différente de celle des cours du brut en euro du fait de facteurs spécifiques qui expliquent la bonne tenue des marges de raffinage en Europe observée depuis le début du second semestre 2014. Le Gouvernement reste vigilant à la juste répercussion des évolutions du coût de la matière première dans les prix à la consommation, ainsi qu'à l'évolution des marges brutes de transport-distribution des opérateurs pétroliers. Ces dernières évoluent aujourd'hui dans leurs fourchettes habituelles. De plus, le fait que les prix moyens hors taxes des carburants en France soient inférieurs aux prix moyens européens reflète le caractère concurrentiel du marché national de la distribution des carburants.