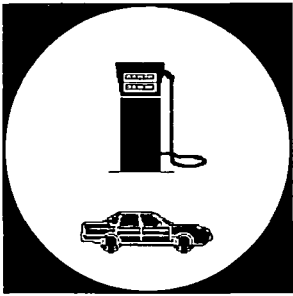
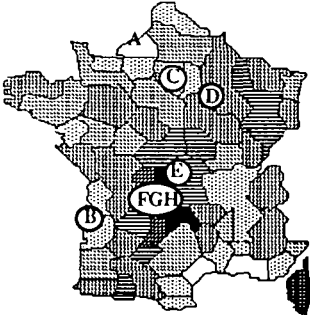


# FLUCTUATION DU PRIX DES CARBURANTS : PREMIERE ANALYSE DEPUIS LA CRISE

Georges Honoré



Zonage de la tarification du décret du 8 août



A=3,3 c/l D=+1,6c/l  
 B= 1,6 c/l E=+3,3c/l  
 C= 0 c/l FGH=+4,9 à 8,3 c/l

Pour éviter une évolution spéculative des prix des carburants début août, le gouvernement a plafonné les marges de distribution, venant ainsi interrompre pendant 5 semaines la politique de liberté des prix instaurée depuis le 31 janvier 85.

Le décret du 8 août instituait, jusqu'au 15 septembre, 8 zones de distribution en fonction de l'éloignement des raffineries ou des ports (voir carte. La marge maximale était fixée à 37 centimes pour le super, 42 centimes pour le gazole. L'indexation des prix de base se faisait par référence au marché "spot" des produits raffinés à Rotterdam.

Les prix du "sans plomb et de l'ordinaire étaient fixés par référence à celui du super hors taxes, avec un différentiel de prix compensant les coûts de fabrication: -12 centimes pour l'ordinaire et +24 centimes pour le sans plomb (qui bénéficie par ailleurs d'une détaxe de 35 centimes sur la TIPP).

Le panel Secodip (voir encadré dans l'article suivant) permet de suivre chaque semaine les effets de cette mesure sur les prix des carburants et les marges de distribution.

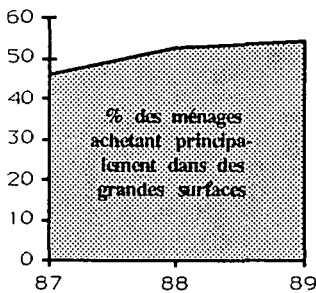
On constatait déjà, grâce au panel SECODIP, que le prix moyen payé par l'automobiliste est assez différent du prix moyen affiché dans les stations. Les conducteurs, après la libération des prix de 85, ont reporté massivement leurs achats sur les supermarchés. Ainsi, les grandes surfaces assurent maintenant plus de la moitié de la distribution de carburant. Elles ont augmenté leurs parts de marché de près de 10 % de 87 à 89, ceci au détriment des pompistes.

En effet, les marges pratiquées par les grandes surfaces sont de l'ordre de 17 à 22 centimes, alors que les détaillants doivent prélever des marges souvent doubles ou triples, en raison d'un débit beaucoup moins important (30 000 litres par jour pour certains hypermarchés, contre 5 000 litres pour les pompistes).

On peut mesurer cet effet en comparant le prix moyen relevé par l'INSEE dans l'agglomération parisienne à celui payé par les automobilistes d'après le panel de la Secodip. La différence de prix, d'après les graphiques au verso, est d'environ 25 centimes pour le super, 30 centimes pour le gazole, mais reste plus faible pour le super sans plomb (environ 15 centimes) encore rare dans les grandes surfaces.

Ces écarts, en tenant compte du différentiel de prix de 7 centimes entre l'île de France et l'ensemble des régions, représentent ainsi une économie moyenne voisine de 20 centimes par litre, ceci sans tenir compte de l'effet d'entraînement des prix à la baisse, soit environ 4 milliards de F par an pour 20 millions de tonnes consommées. La libération des prix a donc été très bénéfique pour les ménages. Notons cependant que la consommation du "sans plomb" augmente rapidement de janvier (4% des achats) à juillet (10 %). Comme le prix du super dans les grandes surfaces est moins attractif que celui du "sans plomb" dans les stations, le "sans plomb" a permis une remontée de la part des marques.

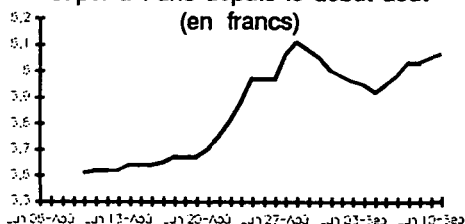
Mais, début août, la crise du Koweït vient bouleverser le marché. Les prix s'alignent "naturellement" sur les prix spots du marché de Rotterdam (indexation que le décret du 8 août entérine). Notons quand même l'étroitesse de ce marché soumis à des fluctuations importantes. De nombreux contrats se font sur d'autres bases, et l'acheminement du brut ou des produits raffinés demande plusieurs mois, du puits de pétrole au consommateur.



**Le discount :**  
**4 milliards**  
**d'économie pour**  
**les ménages par an**

**La crise rend le**  
**marché très ner-**  
**veux**

Evolution des prix plafonds du super à Paris depuis le début août (en francs)



© O.E.S.T.  
 Octobre 1990

# PRIX DU CARBURANT

**Le stockage peut amplifier les mouvements des prix à court terme**

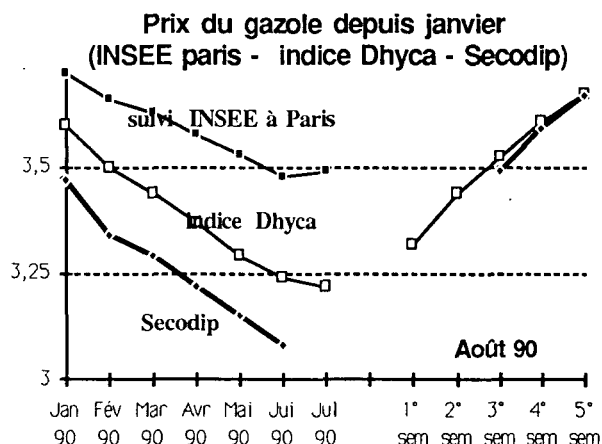
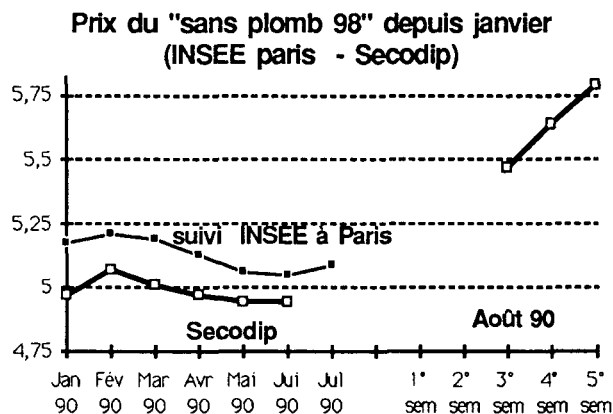
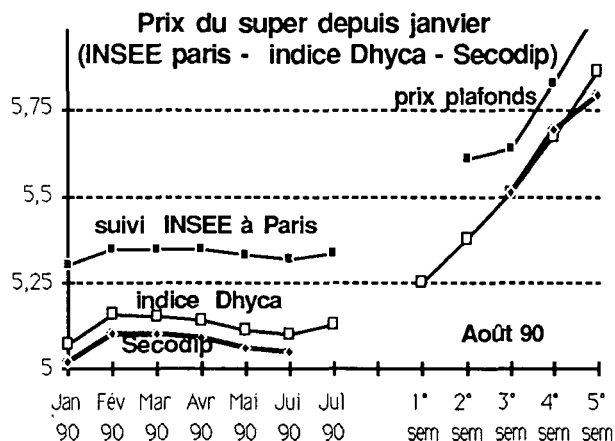
De plus, la gestion des stocks peut ne pas jouer son rôle modérateur. Les stocks stratégiques sont maintenus par crainte d'une guerre dans le Golfe, et les stocks commerciaux sont conservés par anticipation spéculative à la hausse. Mais des retournements sont possibles, dès que les prix du marché seront jugés suffisants. En effet, les compagnies ont stocké de façon très importante au premier semestre, en prévision d'une hausse des cours du brut.

**Une décote moins forte depuis le blocage**

Pour le consommateur, l'évolution des marges depuis le début du mois d'août, peut être estimée à partir du suivi hebdomadaire du panel Secodip.

On constate un alignement des prix payés par les ménages sur le niveau mesuré par la Direction des hydrocarbures (Dhyca). De même, l'écart avec le prix plafond du super est inférieur à celui observé préalablement avec l'INSEE. La dispersion des prix s'est donc réduite, probablement au détriment des consommateurs, mais peut être aussi au détriment de certaines stations à faible débit ou isolées, obligées de s'aligner à la baisse sur les prix plafonds.

Constatons cependant que la décote de prix entre les achats des panelistes en station et en grande surface, même si elle est réduite par rapport au mois de juillet, reste encore élevée fin août: 20 centimes pour le super, 15 centimes pour le "sans plomb"; elle diminue fortement pour le gazole où elle avoisinait 30 centimes avant la crise, contre 15 centimes actuellement.



On notera la baisse du prix de gazole depuis le début de l'année. Elle est due pour l'essentiel au marché spot de Rotterdam, influencé probablement par des tensions au 4<sup>e</sup> trimestre 89 sur les capacités de raffinage, alors que le prix du super évoluait à l'opposé (hausse en avril-mai 89 puis stabilisation depuis, ce qui fait que le prix hors taxes du gazole a été supérieur en novembre à celui du super). L'impact de la crise du golfe sur les produits raffinés pourrait être au moins aussi important que celui sur le prix du baril de pétrole brut.

**Evolution des prix sur le marché de Rotterdam**

