DREAL
Pays de la Loire

service connaissance des territoires et évaluation

février 2013

La situation des transports en Pays de la Loire

Les ventes de carburants routiers en 2011

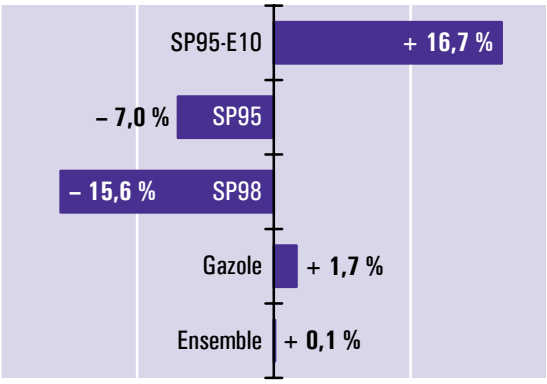
En 2011, environ 3,3 millions de m^3 de carburants routiers ont été livrés par des entrepositaires pétroliers aux distributeurs et détaillants d'hydrocarbures (ainsi que quelques consommateurs directs) situés en Pays de la Loire.

La région a représenté en 2011 6,7 % des ventes nationales de carburants routiers, soit un point de plus que son poids démographique. Cette surreprésentation trouve son origine dans le faible recours aux modes de transports alternatifs à la route. Il s'observe aussi bien dans le transport de personnes que dans l'acheminement des marchandises.

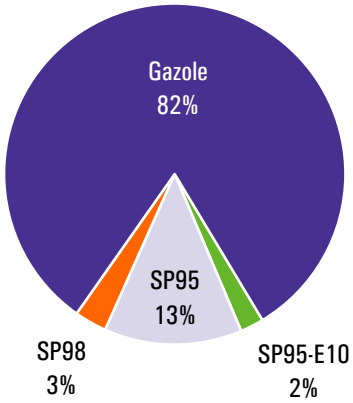
En relation avec la diminution de la consommation unitaire des véhicules, le volume des ventes effectuées dans la région a peu évolué au cours des dernières années. La stabilisation des livraisons observée en 2011 (+ 0,1 % par rapport à 2010) cache néanmoins de fortes disparités selon la catégorie de carburant. Les ventes de gazole ont progressé de 1,7 %, en raison notamment de la reprise d'activité du transport routier de marchandises. En revanche, malgré l'essor du nouveau carburant SP95-E10, les livraisons de supercarburant ont fléchi de 6,3 % en 2011, poursuivant la tendance baissière des dernières décennies liée à la diésélisation croissante du parc automobile régional.

Le gazole représente désormais plus des 4/5 des ventes de carburants routiers en Pays de la Loire, un point de plus qu'en 2010 et deux points de plus qu'en France métropolitaine.

Evolution entre 2010 et 2011 des ventes de carburants routiers



Répartition des ventes de carburants routiers en 2011



Source : SOeS

OBSERVATION ET STATISTIQUES
Collection
n° 130

ORT PAYS DE LA LOIRE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION PAYS DE LA LOIRE

direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

1 – Les caractéristiques géographiques des ventes de carburants routiers en 2011

Les Pays de la Loire contribuent de façon importante aux ventes nationales de carburants routiers

En 2011, les livraisons de carburants routiers (hors GPL, GNV et superéthanol E85 dont les ventes régionales et départementales ne sont pas connues) se sont élevées à 3,3 millions de m^3 dans les Pays de la Loire. Ce volume de vente a représenté 6,7 % des livraisons effectuées en France métropolitaine. Pour mémoire, les Pays de la Loire contribuent à 5,0 % du produit intérieur brut hexagonal et abritent 5,7 % de la population métropolitaine[1].

Ventes de carburants routiers en 2010 et 2011

	2010	2011	Evolution
Loire-Atlantique	1 076 061	1 089 318	+ 1,2 %
Maine-et-Loire	617 971	625 445	+ 1,2 %
Mayenne	281 078	289 675	+ 3,1 %
Sarthe	552 913	539 838	– 2,4 %
Vendée	801 426	788 236	– 1,6 %
Pays de la Loire	3 329 449	3 332 512	+ 0,1 %
France métropolitaine	50 251 892	49 945 488	– 0,6 %
Région / France	6,6 %	6,7 %	

Unité : m^2

Source : SOeS

La surreprésentation de la région dans les ventes de carburants routiers provient pour une large part de la prédominance du mode routier dans l'acheminement des biens comme des personnes.

- Dans le domaine du transport de fret, la région des Pays de la Loire souffre d'un manque de présence et d'utilisation des modes de transport non routiers. Si la qualité de son réseau autoroutier lui permet une bonne connexion avec le reste du territoire national, la faiblesse de son offre de fret ferroviaire (liée à l'atomicité de la demande) ainsi que l'envergure limitée de son réseau fluvial sont des facteurs d'isolement géographique. Le transport routier de marchandises est en situation de quasi monopole sur les courtes distances. En 2011, le total des flux routiers de fret générés par les Pays de la Loire a placé le territoire régional au 2ème rang national, après Rhône-Alpes mais devant l'Île de France.
- En matière de mobilité des personnes, le mode routier est également une spécialité ligérienne. Les Pays de la Loire se situent ainsi au deuxième rang des régions françaises derrière Poitou-Charentes par le taux d'équipement des ménages en automobiles et au premier rang selon le critère de la multi-motorisation. Cette spécificité est à relier au taux d'emploi des habitants des Pays de la Loire, le plus fort des régions françaises, qui induit un nombre de couples bi-actifs plus élevé qu'ailleurs. Le fort équipement en véhicule s'explique aussi par l'attrait des ménages ligériens pour la maison individuelle (plus fortement pourvue en stationnement automobile que l'habitat collectif), la qualité du maillage routier régional ou encore un réseau ferroviaire perfectible.

Rapporté à la population, les ventes sont plus élevées dans les départements ruraux de la région

En rapportant les ventes de carburant au nombre d'habitants, une segmentation du territoire français se dessine clairement entre d'une part les départements frontaliers et les zones urbaines, d'autre part les espaces à faibles densité de population.

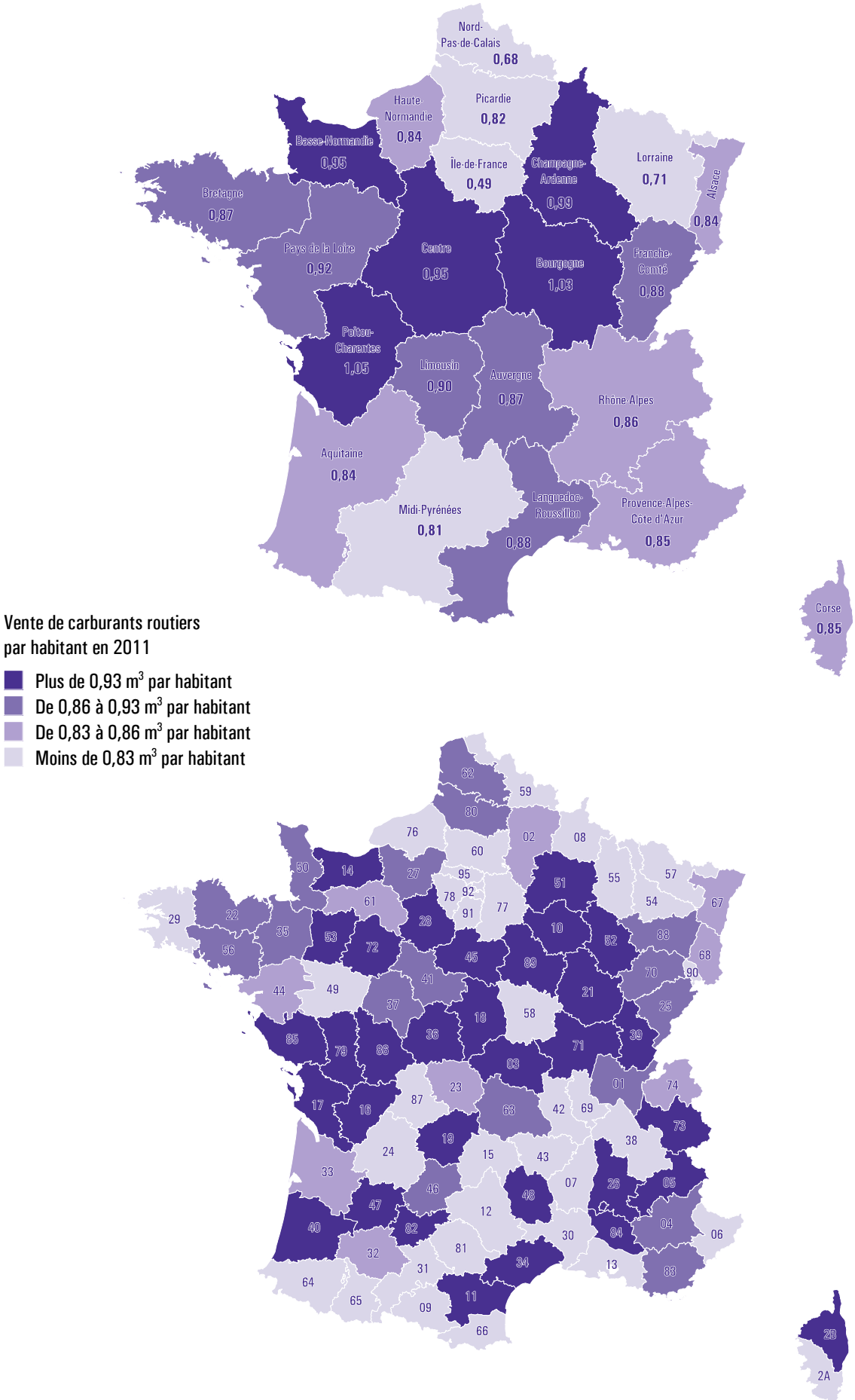
En 2011, chaque habitant de France métropolitaine a consommé en moyenne 0,79 m^3 de carburants routiers. Ce ratio a atteint son plancher en Île-de-France (0,49 m^3 par habitant), région la plus dense de France où, en raison de la présence d'importants réseaux de transports collectifs en site propre (RER, métro, tramway) et de faibles distances de déplacement, le taux de motorisation est nettement moins élevé qu'ailleurs. Les habitants des territoires frontaliers ont également une faible consommation domestique de carburant par habitant car une partie de leur achat d'essence se fait dans les pays voisins (Belgique et Espagne en particulier) où le niveau de taxation des produits pétroliers est plus bas qu'en France.

Les Pays de la Loire font partie des territoires à fortes ventes de carburant par habitant. Dans ce groupe de régions situés principalement dans le quart nord ouest de la France (Basse-Normandie, Centre et Poitou-Charentes), les densités de population, en moyenne plus faibles qu'ailleurs, induisent des distances moyennes de déplacement élevées et un fort équipement automobile. Les réseaux de lignes régulières de transport en commun (train et autocar) y sont moins fréquents : ils demandent des investissements importants et, de ce fait ont peu de pertinence économique en zones rurales.

A l'intérieur de la région des Pays de la Loire, les départements les moins denses ont la consommation de carburant par habitant la plus importante. Parmi les 96 départements métropolitains, la Vendée se classe au troisième rang avec 1,23 m^3 de livraison de carburant par habitant, derrière la Drôme (1,31 m^3 par habitant) et la Haute-Marne (1,28 m^3).

[1] Cette part de 5,7 % ne tient pas compte de la mobilité saisonnière et professionnelle. Selon la Direction du Tourisme, la population présente en moyenne sur l'année dans les Pays de la Loire est, en raison de son attrait touristique, supérieure d'environ 2 % à la population résidente.

Ventes de carburants routiers par habitant en 2011



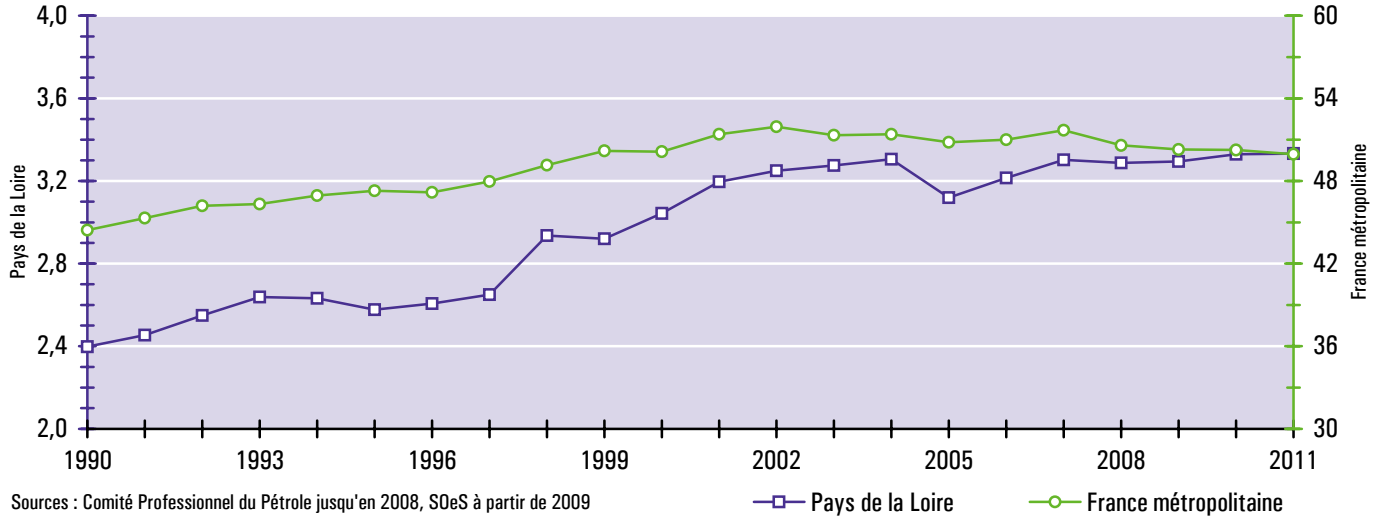
2 – L'évolution temporelle des ventes de carburants routiers

Sur longue période, les livraisons de carburants ont faiblement progressé

Au cours de vingt dernières années, les ventes de carburants routiers se sont accrues à un rythme modéré en France métropolitaine (+ 0,6 % en moyenne annuelle). Dans les Pays de la Loire, l'évolution a été plus forte (+ 1,6 % par an), particulièrement jusqu'en 2004, de par le dynamisme démographique de la région et le renforcement de la part modale du transport routier. Depuis 2007, les livraisons ligériennes se sont stabilisées autour de 3,3 millions de m^3.

Ces faibles évolutions, au regard de l'augmentation des trafics automobiles, trouvent leur origine dans la réduction de la consommation des véhicules en carburant. La consommation unitaire moyenne des voitures particulières immatriculées en France a en effet diminué significativement depuis 1990 (– 17 %). Cette baisse est la conséquence de l'amélioration des performances énergétiques des moteurs, du changement de comportement des conducteurs (développement de l'écoconduite et réduction des trajets courts) encouragé par la hausse du prix des carburants et plus marginalement du développement du parc de véhicules hybrides.

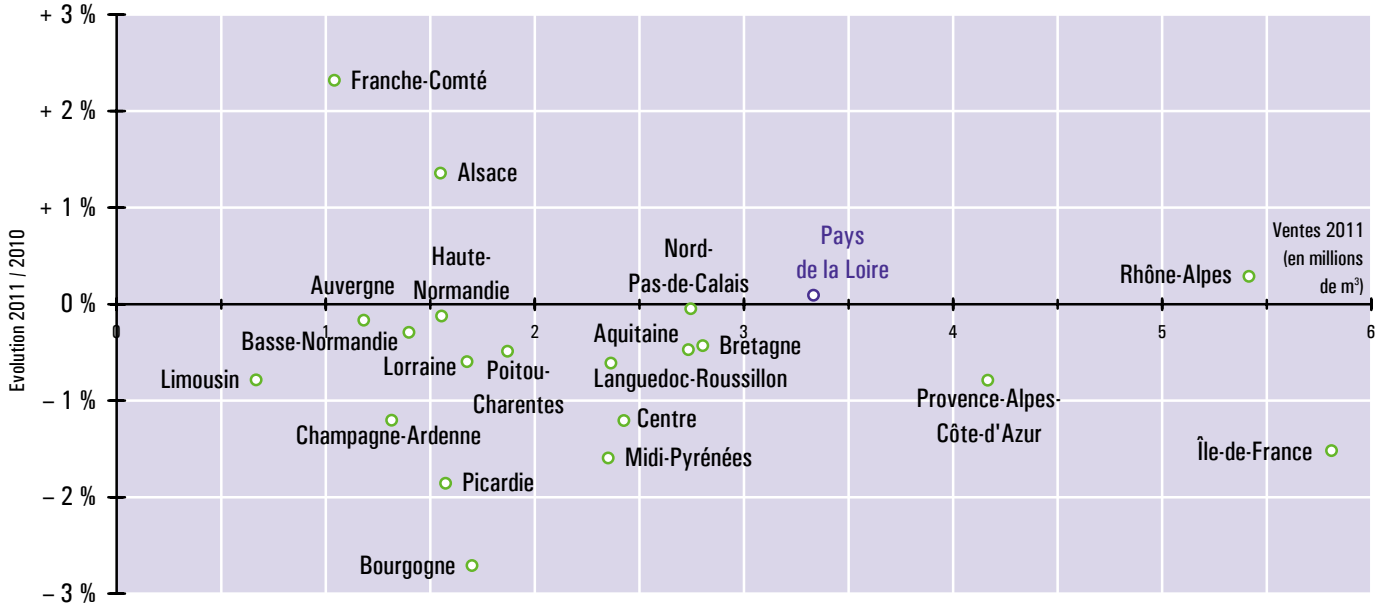
Livraisons de carburants routiers
(en millions de m^3)



Sources : Comité Professionnel du Pétrole jusqu'en 2008, SOeS à partir de 2009

La consommation unitaire des voitures particulières a bénéficié en 2011 de la poursuite de la diésélisation du parc : l'augmentation du nombre de véhicules diesel, dont la consommation unitaire est inférieure à celle des véhicules essence (en France, 6,5 litres aux 100 km contre 7,7 litres) a contribué à faire baisser mécaniquement la consommation unitaire globale.

Evolution entre 2010 et 2011 des ventes de carburants routiers



Source : SOeS (Corse non représentée)

Le poids de la région dans les ventes nationales s'est renforcé

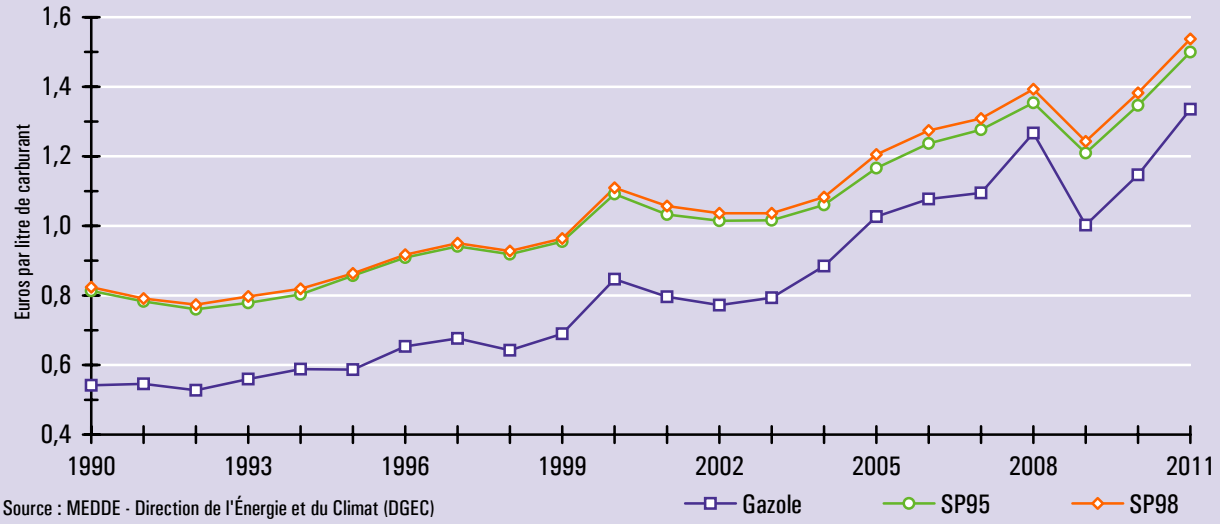
La contribution des Pays de la Loire à l'ensemble des ventes de carburants routiers réalisées sur le territoire métropolitain est passée de 5,4 % en 1990 à 6,7 % en 2011. Cette évolution peut s'expliquer par plusieurs phénomènes :

- la croissance démographique du territoire régional, pérenne car basée sur deux moteurs équilibrés (excédent des naissances sur les décès et flux migratoires positifs), est supérieure à celle observée en moyenne dans les autres régions françaises ;
- les Pays de la Loire bénéficient d'un environnement économique favorable caractérisé par un taux de chômage le plus faible de France et une progression soutenue du PIB ;
- l'activité des transports routiers de marchandises s'est fortement accrue au cours des dernières décennies (au détriment notamment des trafics ferroviaires), les Pays de la Loire étant devenus en 2011 la deuxième région française en terme de flux routiers de fret ;
- au cours de la dernière décennie, l'allongement des distances domicile – travail a été plus forte en Pays de la Loire qu'en France métropolitaine.

L'évolution du prix des carburants routiers en 2011

En 2011, pour la deuxième année consécutive, les prix à la pompe ont fortement augmenté en France métropolitaine (hors Corse) : + 16,5 % pour le gazole, + 11,4 % pour le super SP95 et + 11,2 % pour le super SP98. Ils dépassent ainsi les niveaux records atteints en 2008.

Prix moyens annuels de la vente au détail des carburants routiers en France métropolitaine (hors Corse)



Source : MEDDE - Direction de l'Énergie et du Climat (DGEC)

Les prix à la consommation français ont suivi l'augmentation des cours internationaux des produits raffinés, principalement due à la situation géopolitique des pays d'Afrique du Nord et du Moyen Orient. Le prix du baril de pétrole, exprimé en dollar, a notamment fait un bond de 40 % en 2011, dépassant la barre des 100 $ de février à décembre. En moyenne sur l'année 2011, le prix du baril s'est élevé à 111 $, un niveau nettement supérieur à celui de 2008 (97 $ en moyenne annuelle). L'évolution des taux de change a néanmoins temporairement atténué la hausse des prix à la pompe. En 2011, la hausse du baril de pétrole a été ainsi un peu moins marquée en euro (+ 33 %) compte tenu de l'appréciation de la monnaie européenne par rapport au dollar.

3 – La répartition des ventes par type de carburant en 2011

L'enquête du SOeS (cf. méthodologie en pages 11 et 12) fournit les livraisons départementales de carburant selon quatre catégories : le gazole routier et les trois variétés de supercarburants sans plomb actuellement mis en vente (le SP95-E10, le SP95 et le SP98). Le super plombé a été retiré du marché français en décembre 1999. Il a été remplacé le 1er janvier 2000 par le super ARS (« anti-récession de soupapes ») qui était un carburant spécifique, mélange de SP98 et d'un additif à base de potassium, destiné aux véhicules anciens ne supportant pas le sans plomb (apparu en 1989). Sa commercialisation a pris fin au cours du second semestre 2005.

La part de marché du gazole dépasse 80 % des ventes

L'analyse des ventes montre la prépondérance du gazole, carburant destiné aux moteurs Diesel. Devenu majoritaire dès 1991 dans les Pays de la Loire, sa part n'a cessé de croître. Il a représenté en 2011 81,6 % des livraisons régionales, contre 79,7 % en France métropolitaine.

Ventes de carburants routiers en 2011

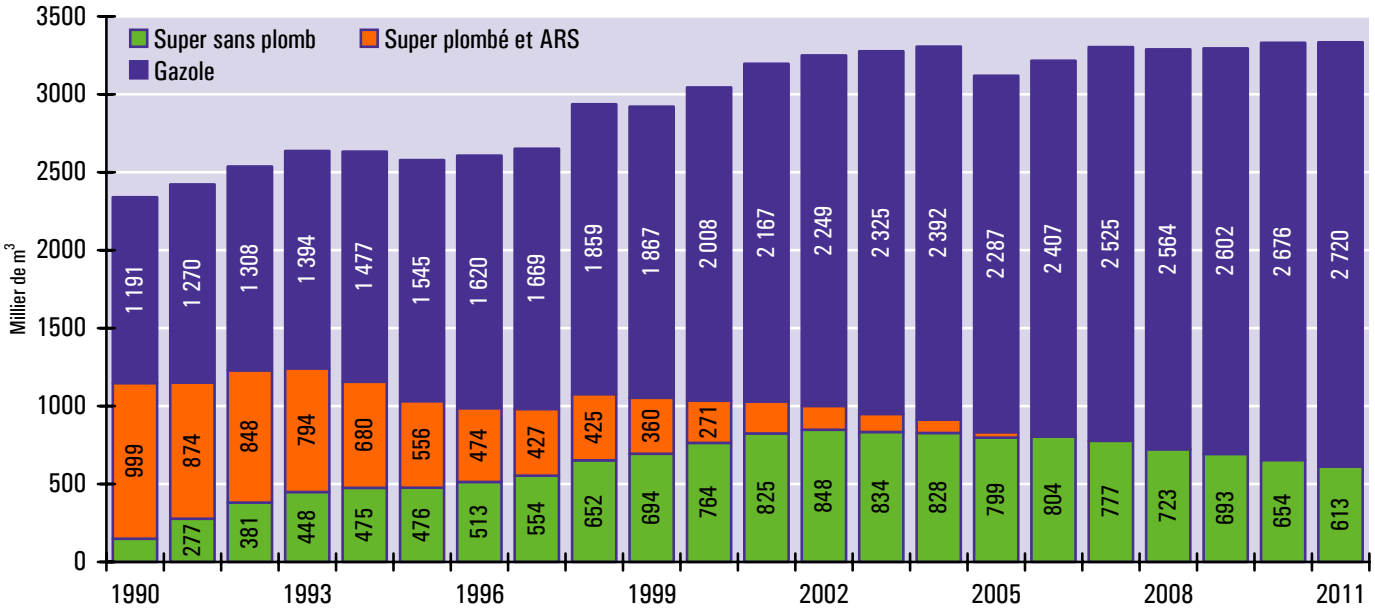
	Gazole	SP95-E10	SP95	SP98	Ensemble
Loire-Atlantique	861 610	33 322	158 386	36 000	1 089 318
Maine-et-Loire	512 709	10 848	81 238	20 650	625 445
Mayenne	249 106	3 425	29 169	7 975	289 675
Sarthe	439 660	17 838	60 925	21 415	539 838
Vendée	656 900	10 146	100 610	20 580	788 236
Pays de la Loire	2 719 985	75 579	430 328	106 620	3 332 512
France métropolitaine	39 789 875	1 826 437	6 401 171	1 928 005	49 945 488
Région / France	6,8 %	4,1 %	6,7 %	5,5 %	6,7 %

Unité : m^2

Source : SOeS

La diésélisation du parc concerne tous les types de véhicules. D'après des estimations faites au niveau national, 59 % du parc en circulation des voitures particulières roule au gazole. Cette part atteint 91 % parmi les véhicules utilitaires légers (VUL) et est proche de 100 % au sein du parc roulant de véhicules lourds (camions, tracteurs routiers, autobus et autocars).

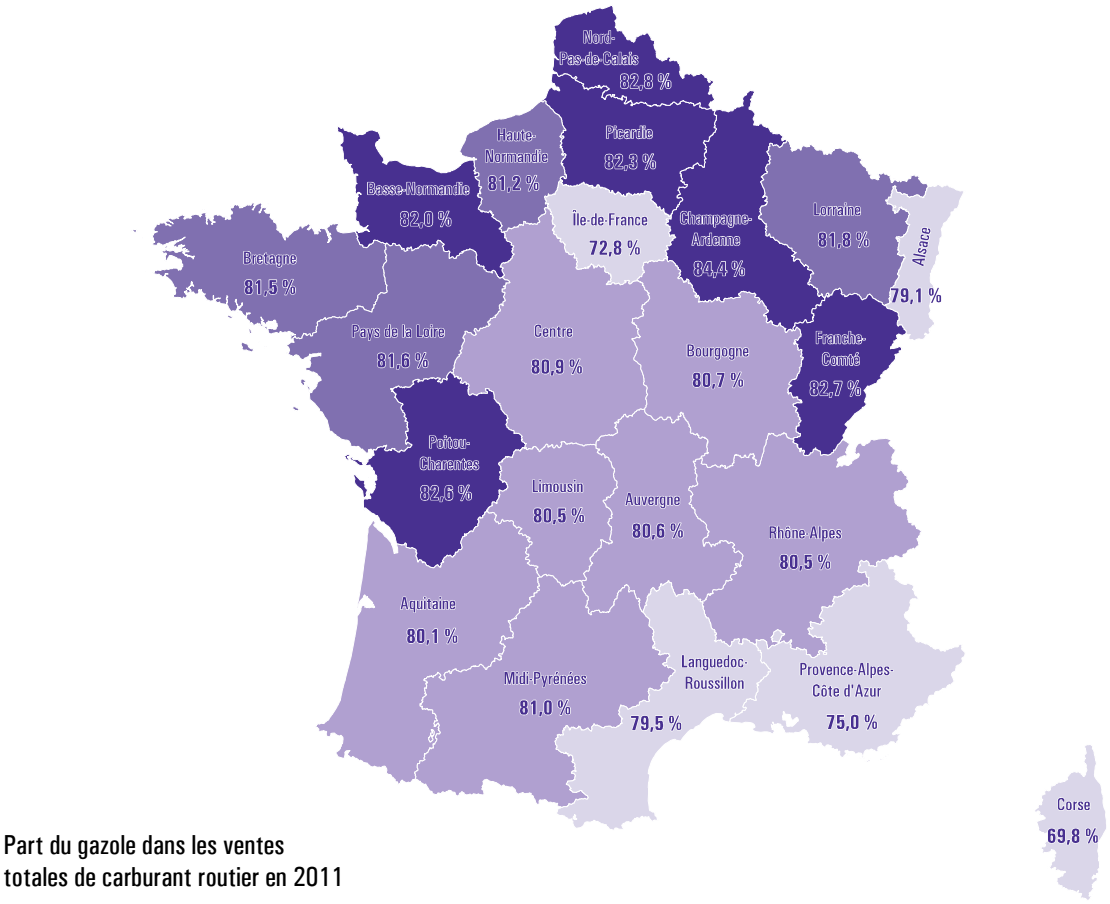
Structure des ventes de carburants routiers en Pays de la Loire



Sources : Comité Professionnel du Pétrole jusqu'en 2008, SOeS à partir de 2009

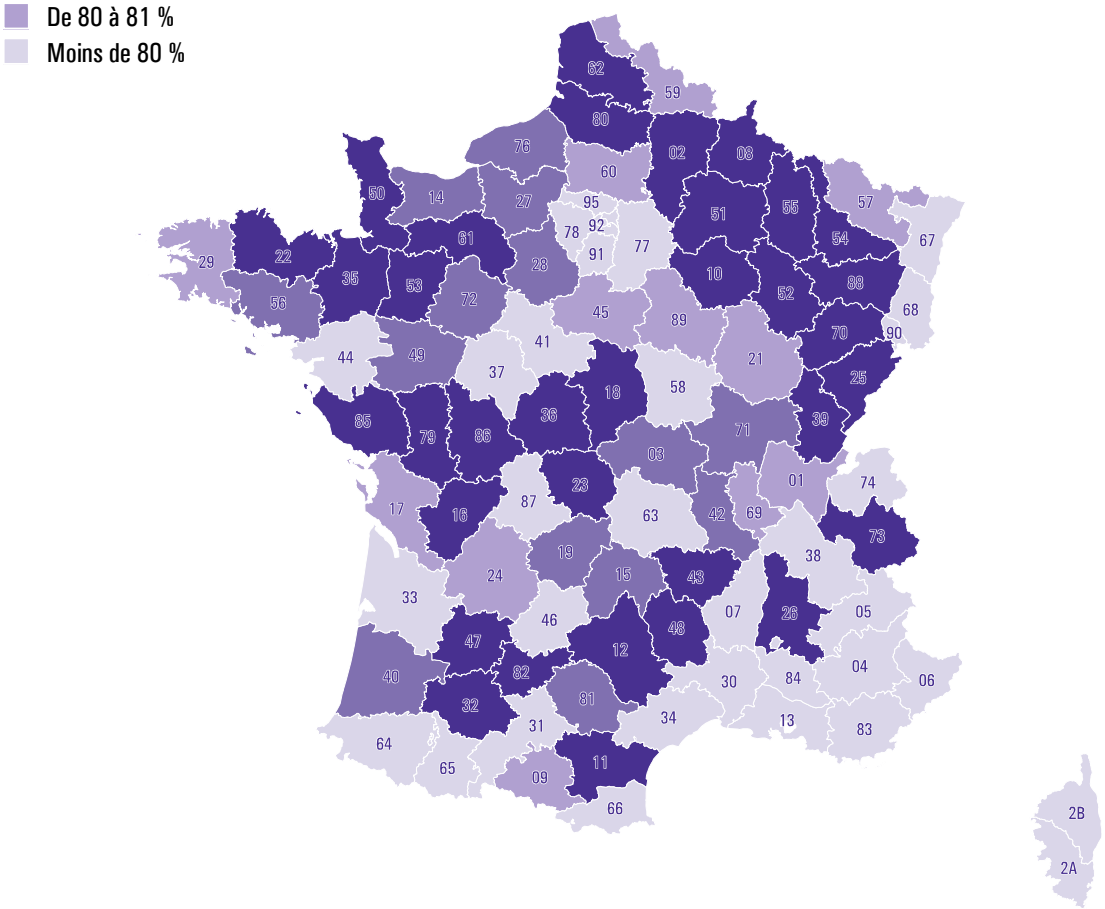
En Pays de la Loire, comme sur une large part du territoire français, il est observé une corrélation forte entre le niveau des ventes par habitant et l'intensité du recours au gazole. C'est ainsi dans les départements ruraux caractérisés par des distances de déplacements élevées (notamment celles pour rejoindre son lieu de travail) que la part du gazole est la plus forte. Il est en effet reconnu que l'achat d'une motorisation diesel devient rentable dès lors que le kilométrage moyen du véhicule dépasse une quinzaine de milliers de kilomètres par an.

Part du gazole dans les ventes totales de carburant routier en 2011



Part du gazole dans les ventes totales de carburant routier en 2011

- Plus de 82 %
- De 81 à 82 %
- De 80 à 81 %
- Moins de 80 %



La structure de la consommation de gazole et de supercarburants par types de véhicules

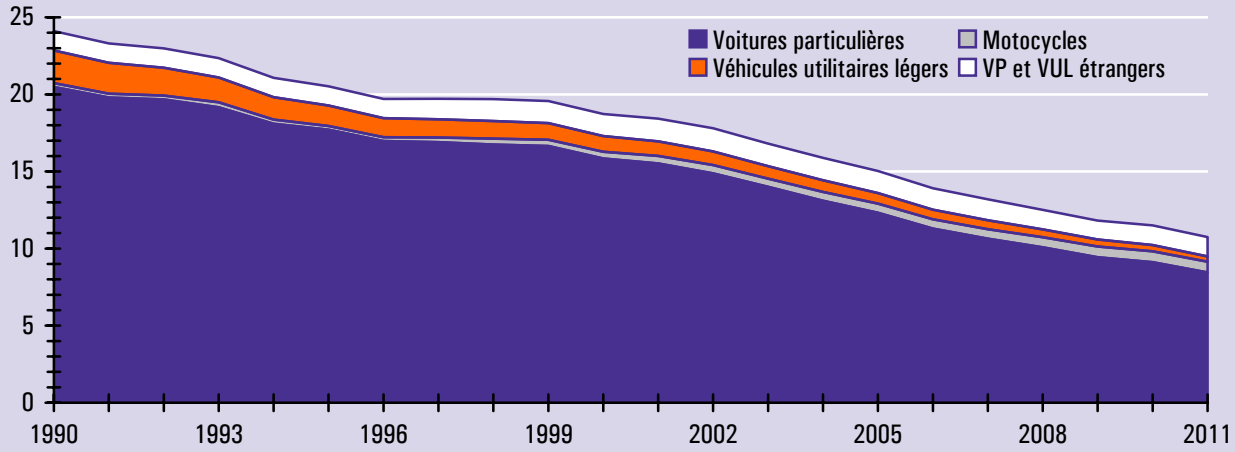
Le SOeS établit chaque année, dans le cadre de l'élaboration des comptes des transports de la Nation, un bilan de la circulation. Ce document numérique, disponible sur le site du ministère[1], fournit, à partir de sources statistiques diverses (CCFA, Setra, Asfa, Kantar-Worldpanel, TNS-Sofres, CPDP) la ventilation de la consommation de carburants routiers sur le territoire français selon la catégorie de véhicules et le type de carburant.

Sur les vingt dernières années, les traitements statistiques du SOeS, présentés ci-dessous, révèlent la marginalisation du supercarburant et la part croissante de la voiture particulière dans les ventes de gazole.

Environ 90 % du supercarburant acheté dans l'Hexagone est consommé par des voitures particulières immatriculées en France. Le solde se répartit entre motocycles, véhicules utilitaires légers et voitures étrangères.

Structure de la consommation de supercarburant sur le territoire français

(en million de m³)

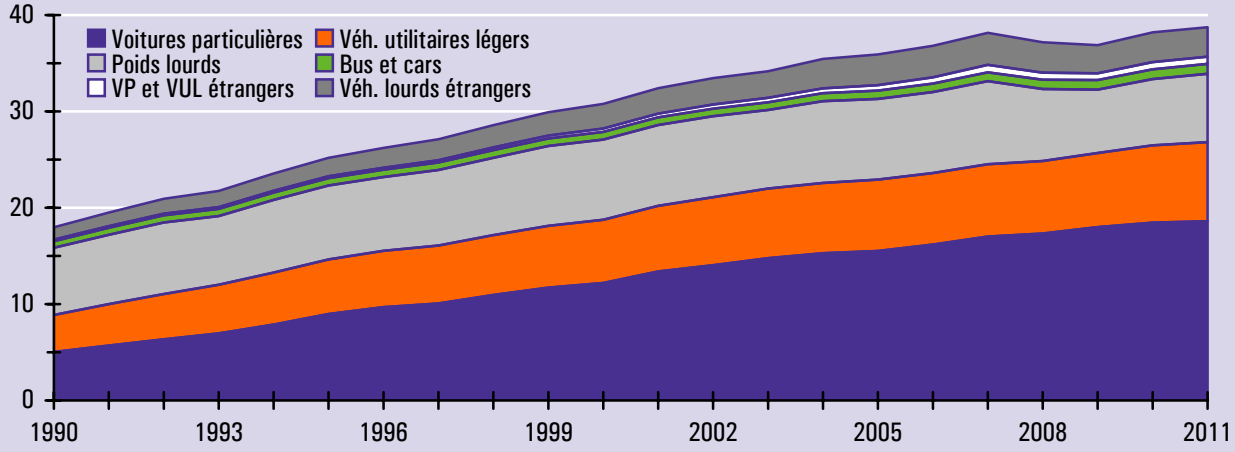


Sources : SOeS-Bilan de la circulation d'après SOeS, CCFA, Setra, Asfa, Kantar-Worldpanel, TNS-Sofres, CPDP

La répartition des ventes de gazole est plus diversifiée : les véhicules lourds français ou étrangers (PL, bus et cars) représentent encore 31 % de la consommation. La part de la voiture particulière a néanmoins progressé de vingt points depuis 1990 (de 28 à 48 %) sous l'effet du mouvement de diésélisation du parc automobile français.

Structure de la consommation de gazole sur le territoire français

(en million de m³)



Sources : SOeS-Bilan de la circulation d'après SOeS, CCFA, Setra, Asfa, Kantar-Worldpanel, TNS-Sofres, CPDP

[1] Le document se trouve ici : http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/References/2012/CCTN%20ann%C3%A9e%202011%20ed.%202012/Annexes%20C%20-%20Bilan%20de%20la%20circulation%202011.xls

Les ventes de supercarburant ont encore reculé en 2011

Sur l'ensemble de l'année 2011, les livraisons de gazole ont peu souffert de l'augmentation des prix à la pompe (cf. encadré de la page 5). Le carburant leader a bénéficié de la reprise d'activité du transport routier de marchandises : en Pays de la Loire, le trafic des poids lourds du pavillon français, exprimé en tonnes-kilomètres, s'est accru de 8,5 %. En second lieu, la diésélisation du parc de véhicules légers, encouragée par la perspective de prix durablement élevés des produits pétroliers, a généré un transfert de consommation du supercarburant vers le gazole.

À l'inverse, les livraisons de supercarburant ont poursuivi leur tendance baissière de long terme. Pour la treizième année consécutive, elles se sont repliées dans la région (– 6,3 % en 2011 après notamment – 5,6 % en 2010 et – 4,2 % en 2009). En 2011, elles ont subi à la fois les effets de la baisse du parc de voitures particulières essence et le recul de leur kilométrage unitaire (– 2,1 % au niveau national à 8 500 km par an).

Le recul des ventes de SP98 s'est amplifié en 2011 (– 16 % après – 3 % en 2010). Ce carburant est concurrencé par le SP95 qui offre des caractéristiques proches à un prix légèrement inférieur (1,50 € en moyenne en 2011 contre 1,54 €). Avec l'émergence du SP95-E10, il est voué à disparaître sous peu, les stations-services n'étant généralement pourvus que de trois cuves de stockage.

Ventes de carburants routiers en 2010 et 2011

Gazole	2010	2011	Evolution
Loire-Atlantique	840 847	861 610	+ 2,5 %
Maine-et-Loire	497 870	512 709	+ 3,0 %
Mayenne	238 404	249 106	+ 4,5 %
Sarthe	440 389	439 660	– 0,2 %
Vendée	658 088	656 900	– 0,2 %
Pays de la Loire	2 675 598	2 719 985	+ 1,7 %
France métropolitaine	39 478 764	39 789 875	+ 0,8 %
Région / France	6,8 %	6,8 %	

SP95-E10	2010	2011	Evolution
Loire-Atlantique	27 318	33 322	+ 22 %
Maine-et-Loire	10 923	10 848	– 1 %
Mayenne	3 093	3 425	+ 11 %
Sarthe	14 897	17 838	+ 20 %
Vendée	8 551	10 146	+ 19 %
Pays de la Loire	64 782	75 579	+ 17 %
France métropolitaine	1 456 231	1 826 437	+ 25 %
Région / France	4,4 %	4,1 %	

SP95	2010	2011	Evolution
Loire-Atlantique	166 998	158 386	– 5 %
Maine-et-Loire	84 094	81 238	– 3 %
Mayenne	29 947	29 169	– 3 %
Sarthe	71 468	60 925	– 15 %
Vendée	110 254	100 610	– 9 %
Pays de la Loire	462 761	430 328	– 7 %
France métropolitaine	7 152 830	6 401 171	– 11 %
Région / France	6,5 %	6,7 %	

SP98	2010	2011	Evolution
Loire-Atlantique	40 898	36 000	– 12 %
Maine-et-Loire	25 085	20 650	– 18 %
Mayenne	9 633	7 975	– 17 %
Sarthe	26 159	21 415	– 18 %
Vendée	24 533	20 580	– 16 %
Pays de la Loire	126 308	106 620	– 16 %
France métropolitaine	2 164 067	1 928 005	– 11 %
Région / France	5,8 %	5,5 %	

Unité : m^2

Source : SOeS

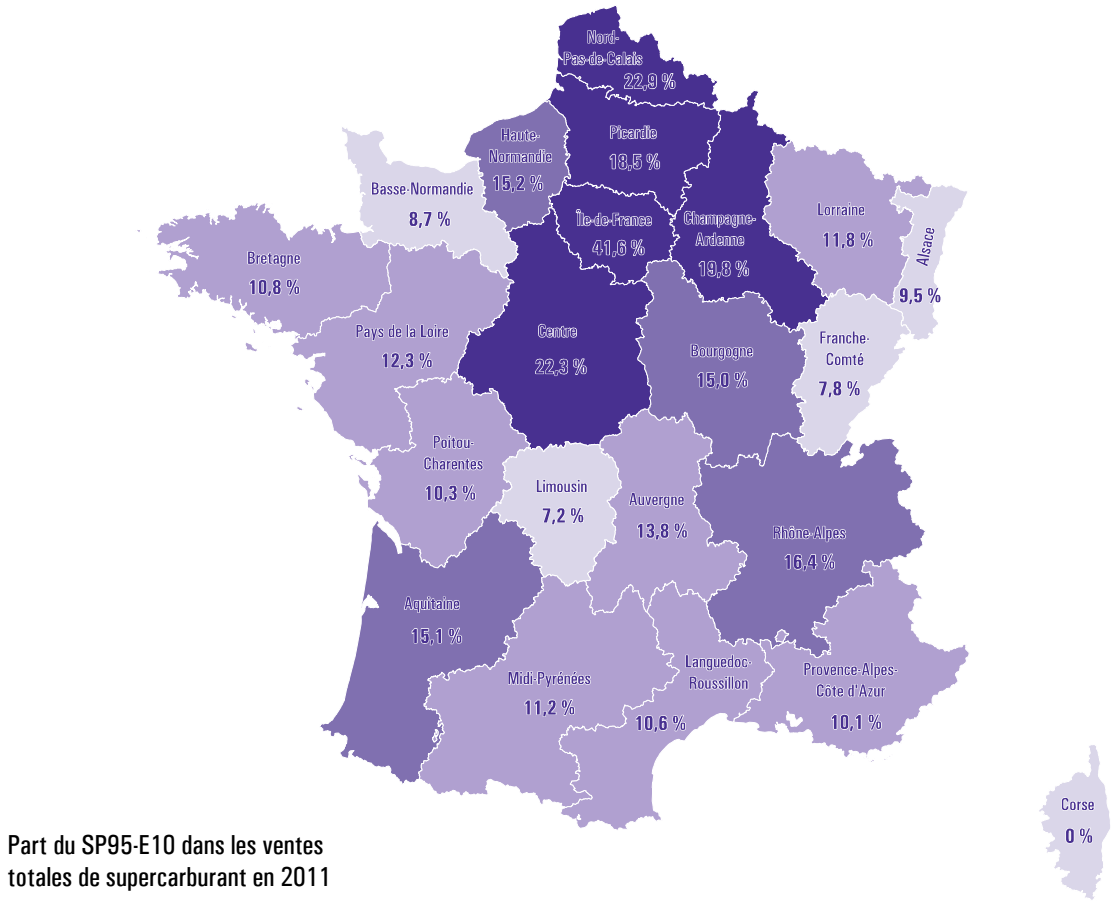
Le SP95-E10 se développe moins vite qu'au niveau national

Le SP95-E10, commercialisé depuis le printemps 2009 (cf. encadré de la page 11), a poursuivi son développement. En 2011, il a représenté 12 % des ventes régionales de supercarburants, en progression de deux points comparé à 2010. Sa percée est pourtant moins rapide qu'en France métropolitaine où il a contribué en 2011 à 18 % des livraisons de carburant sans plomb.

C'est dans le bassin parisien et dans une moindre mesure dans les métropoles régionales que la part du SP95-E10 est la plus forte, supérieure à 20 % des livraisons totales de supercarburant. A l'inverse, dans la plupart des départements du quart sud-ouest de la France, le SP95-E10 représente moins de 10 % des ventes totales de sans plomb.

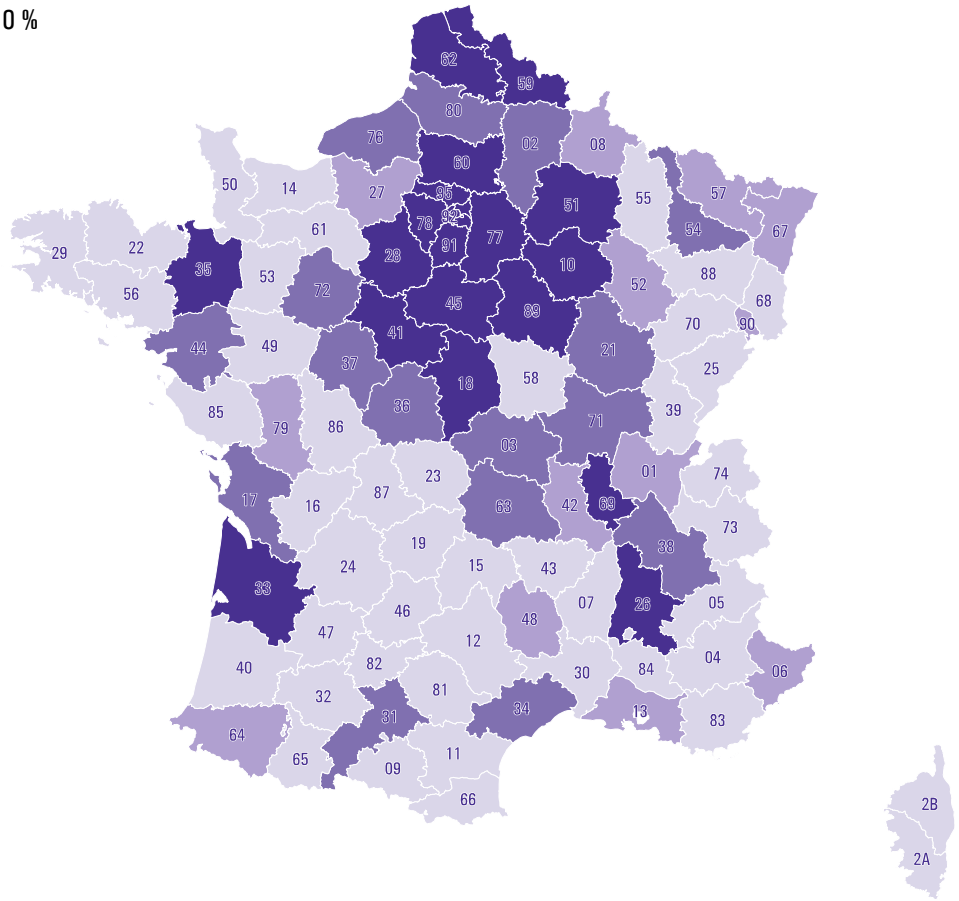
Son développement est freiné par la faible étendue de son réseau de distribution. En décembre 2011, il n'était proposé à la vente que dans un quart des stations-services françaises, six points de plus toutefois qu'un an auparavant.

Part du SP95-E10 dans les ventes totales de supercarburant en 2011



Part du SP95-E10 dans les ventes totales de supercarburant en 2011

- Plus de 18 %
- De 14 à 18 %
- De 10 à 14 %
- Moins de 10 %



Le supercarburant SP95-E10

Depuis le 1er avril 2009, le SP95-E10, carburant incorporant de 5 à 10 % d'éthanol, est vendu en parallèle du supercarburant sans plomb traditionnel dont la teneur en éthanol est inférieure à 5 %. Il a vocation à devenir le carburant essence de référence en Europe. Il est néanmoins prévu que la distribution des carburants SP95 et SP98 soit maintenue au moins jusqu'en 2013 dans la mesure où il existe encore des véhicules non compatibles avec le SP95-E10 (notamment les plus anciens et ceux équipés d'un moteur à injection directe).

Pourquoi ce nouveau carburant ?
La mise sur le marché de ce supercarburant 95-E10 a pour but de contribuer à atteindre les objectifs du plan national de développement des biocarburants, en particulier celui d'incorporer en 2011 7 % de carburants issus de la biomasse dans les carburants traditionnels d'origine fossiles.

Quels sont les véhicules compatibles ?
Le SP95-E10 est compatible avec plus des trois quarts des véhicules essence actuellement en circulation et avec la quasi-totalité des véhicules neufs. Le parc automobile essence tend donc, à terme, à être entièrement compatible.

Quelles sont les caractéristiques du SP95-E10 ?
Ses caractéristiques principales, à l'exception de sa teneur en éthanol, sont identiques à celles du supercarburant SP 95. Le SP95-E10 est en outre conforme aux spécifications définies par la directive européenne relative à la qualité des carburants, dont la dernière modification a été adoptée dans le cadre du paquet Énergie-Climat. Il est généralement vendu environ cinq centimes de moins au litre que le SP95.

Annexe – La source statistique utilisée : l'enquête annuelle du SOeS sur les ventes de produits pétroliers

Descriptif de l'enquête

L'enquête fournit les ventes de gazole routier et de supercarburants effectuées par les sociétés pétrolières entrepositaires. Chaque année, il est ainsi demandé à tous les dépôts agréés exerçant une activité de distribution sur le territoire métropolitain de déclarer l'intégralité de leurs ventes faites à des non entrepositaires agréés (ventes s'effectuant en acquitté). L'échelon géographique le plus fin est le département.

Historique

De 1970 à 2008, l'enquête a été réalisée mensuellement par le Comité professionnel du pétrole (CPDP). A partir de l'automne 2008, suite à la décision de plusieurs sociétés pétrolières adhérentes de ne plus fournir leurs statistiques mensuelles de vente, le CPDP n'a plus été en mesure de diffuser à l'échelle régionale et départementale les livraisons de produits pétroliers de ses adhérents, l'enquête n'étant plus exhaustive. En 2010, au sein du ministère en charge des transports, le Service de l'observation et des statistiques (SOeS), en accord avec la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), a décidé de reprendre la collecte de données départementalisées sous la forme d'une enquête annuelle. 2009 a constitué le premier millésime recueilli par l'enquête dans sa nouvelle version.

Statut de l'enquête

Il s'agit d'une enquête administrative exhaustive, résultant de l'obligation faite aux distributeurs de produits pétroliers de fournir à l'autorité administrative documents et informations sur leur contribution à l'approvisionnement du marché français en produits pétroliers.

Objectifs

L'enquête permet d'avoir une bonne connaissance de la répartition géographique des ventes de produits pétroliers. Elle est utilisée pour réaliser le bilan énergétique de la France et pour répondre aux obligations statistiques internationales (Eurostat, AIE). Elle permet également d'établir des statistiques régionales de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, utilisées lors de la mise en œuvre du volet territorial du Grenelle de l'environnement.

Unité enquêtée

L'enquête est exhaustive. L'unité enquêtée est l'entrepositaire agréé, effectuant à ce titre la mise à la consommation des produits pétroliers (agrément délivré par le service des Douanes). Une cinquantaine d'entreprises est interrogée en France métropolitaine. Ces sociétés sont des grossistes chargés du stockage et de la commercialisation d'hydrocarbures pétroliers. Ils vendent ces produits en acquitté, c'est à dire toutes taxes payées, aux distributeurs, négociants et détaillants de carburants ainsi qu'à certains consommateurs directs (entreprises de transport, industriels, etc.) possédant des flottes de véhicules.

Champ géographique

La ventilation régionale et départementale des ventes correspond à celle des détaillants et clients directs mentionnés ci-dessus. Le consommateur final et le lieu de consommation effective peuvent relever d'autres départements.

Unité de mesure

Les chiffres des ventes de carburants portent sur des mètres-cubes. Les volumes vendus incluent les biocarburants incorporés.

Mode de collecte

Un courrier de lancement de l'enquête est envoyé à chaque entrepositaire agréé ainsi qu'un courriel. Les questionnaires sont à télécharger sur le site internet du SOeS, puis à renvoyer par courriel. Les entrepositaires qui ont transmis au CPDP leurs données pour chacun des douze mois de l'année peuvent autoriser ce dernier à fournir les totalisations annuelles correspondantes au SOeS. Une fois les questionnaires réceptionnés, ils sont vérifiés. Les réponses manquantes, incomplètes ou suspectées d'erreurs donnent lieu à relances. Les données recueillies sont ensuite agrégées tous entrepositaires confondus.

Qualité des données

Le taux de réponse est de 100 %. Des contrôles de cohérence multiples, des rapprochements avec les données de mises à la consommation et les chiffres nationaux du CPDP permettent de garantir la qualité des réponses.

Limites ou précautions d'utilisation

- Les chiffres communiqués correspondent aux achats effectués par les stations-services (et marginalement des consommateurs directs) auprès des grossistes (entrepositaires pétroliers). Ils ne permettent donc pas de mesurer les ventes de carburants par les détaillants et sont, en corollaire, un indicateur imparfait de la consommation des véhicules (en raison du décalage temporel entre les achats et les ventes de carburants des stations-services).
- Le lieu d'achat du carburant ne préjuge pas non plus du lieu de consommation effective. En premier lieu, la zone de chalandise d'un détaillant en carburant peut déborder du département dans lequel il est localisé. D'autre part, dans le cadre de déplacements touristiques ou d'acheminement de marchandises sur longues distances, il peut également exister un décalage géographique entre le lieu de vente du carburant par une station-service et le lieu de consommation. Les chiffres fournis s'utilisent donc plutôt en tendance.
- En outre, les variations constatées d'une année sur l'autre peuvent parfois s'expliquer autant par des modifications des circuits de distribution (apparition de nouveaux revendeurs ou disparition d'anciens revendeurs), que par des variations réelles de la consommation du département ou de la région considérée.
- En 2008, les ventes régionales de gazole et de supercarburants ont été construites à partir des déclarations de tous les adhérents sur les neufs premiers mois et d'une estimation des ventes des trois derniers mois, quelques adhérents ayant décidé de ne plus communiquer leurs ventes à partir du dernier trimestre 2008. La ventilation par département n'est pas disponible en 2008.

La situation des transports en Pays de la Loire

Service connaissance des territoires et évaluation

Division de l'observation, des études et des statistiques

5 rue Françoise Giroud - CS 16326
44263 Nantes Cedex 2
Tél. 02 72 74 73 00

Directeur de la publication : Hubert Ferry-Wilczek

ISSN : 2109-0025

© DREAL 2013

Document téléchargeable sur le site internet de la DREAL :
http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/rapports-thematiques-annuels-sur-a564.html

Rédaction et mise en forme :
Denis DOUILLARD
denis.douillard@developpement-durable.gouv.fr