

## La situation des transports en Pays de la Loire

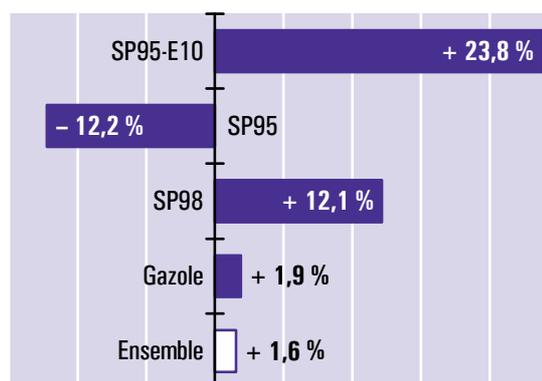
### Les ventes de carburants routiers en 2014

En 2014, environ 3,4 millions de m<sup>3</sup> 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 6,7 % des ventes nationales de carburants routiers, soit un point de plus que son poids démographique et deux points de plus que son poids économique. 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.

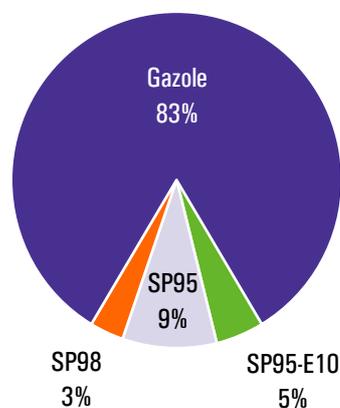
En relation avec la diminution de la consommation unitaire des véhicules et l'achèvement de la phase de rattrapage de catégories particulières d'habitants (femmes et personnes âgées) à l'accès à la voiture, le volume des ventes effectuées dans la région a peu évolué au cours des dernières années. En 2014, le redressement des livraisons (+ 1,6 % par rapport à 2013), favorisé par la baisse des prix à la pompe, n'a pas été uniforme selon la catégorie de carburant. Ainsi, malgré l'essor du nouveau carburant SP95-E10, les livraisons de supercarburant se sont tassées en 2014 (- 0,1 %), poursuivant la tendance baissière des dernières décennies liée à l'avantage fiscal longtemps accordé au gazole par les pouvoirs publics.

La part du gazole dans les ventes de carburant est appelée à diminuer dans les prochaines années en raison de la désaffection récente des ménages français à l'égard des modèles Diesel.

Évolution entre 2013 et 2014  
des ventes de carburants routiers



Répartition des ventes  
de carburants routiers en 2014



Source : SOeS

## 1 – Les caractéristiques géographiques des ventes de carburants routiers en 2014

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

En 2014, 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 3,4 millions de m<sup>3</sup> 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 5,1 % du produit intérieur brut hexagonal et abritent 5,8 % de la population métropolitaine<sup>1</sup>.

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 2014, le total des flux routiers de fret générés par les Pays de la Loire a placé le territoire régional au 3<sup>ème</sup> rang national, après Rhône-Alpes et l'Île de France<sup>2</sup>.
- 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, l'un des plus élevés des régions françaises, qui induit un nombre important de couples bi-actifs. Le fort équipement en véhicules s'explique aussi par l'attrait des ménages ligériens pour la maison individuelle (plus fortement pourvue en stationnement automobile que l'habitat collectif), un étalement urbain plus important qu'ailleurs, la qualité du maillage routier régional ou encore un réseau ferroviaire perfectible.

### Rapportées 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 densités de population.

En 2014, chaque habitant de France métropolitaine a consommé en moyenne 0,78 m<sup>3</sup> de carburants routiers. Ce ratio a atteint son plancher en Île-de-France (0,49 m<sup>3</sup> 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 situées principalement dans le centre et l'ouest de la France (Bourgogne Franche-Comté, Aquitaine Limousin Poitou-Charentes, Centre-Val de Loire), les densités de population, en moyenne plus faibles qu'ailleurs, induisent des distances 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.

À 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 cinquième rang avec 1,15 m<sup>3</sup> de carburant livré par habitant, derrière la Drôme (1,29 m<sup>3</sup>), la Haute-Marne (1,29 m<sup>3</sup>), la Savoie (1,18 m<sup>3</sup>) et la Charente (1,16 m<sup>3</sup>).

#### Ventes de carburants routiers en 2013 et 2014

	2013	2014	Évolution
<b>Loire-Atlantique</b>	1 098 393	1 155 740	+ 5,2 %
<b>Maine-et-Loire</b>	617 630	612 032	- 0,9 %
<b>Mayenne</b>	285 493	282 803	- 0,9 %
<b>Sarthe</b>	536 556	546 032	+ 1,8 %
<b>Vendée</b>	773 402	766 282	- 0,9 %
<b>Pays de la Loire</b>	<b>3 311 474</b>	<b>3 362 889</b>	<b>+ 1,6 %</b>
<b>France métropolitaine</b>	49 504 433	49 941 154	+ 0,9 %
<b>Région / France</b>	6,7 %	6,7 %	

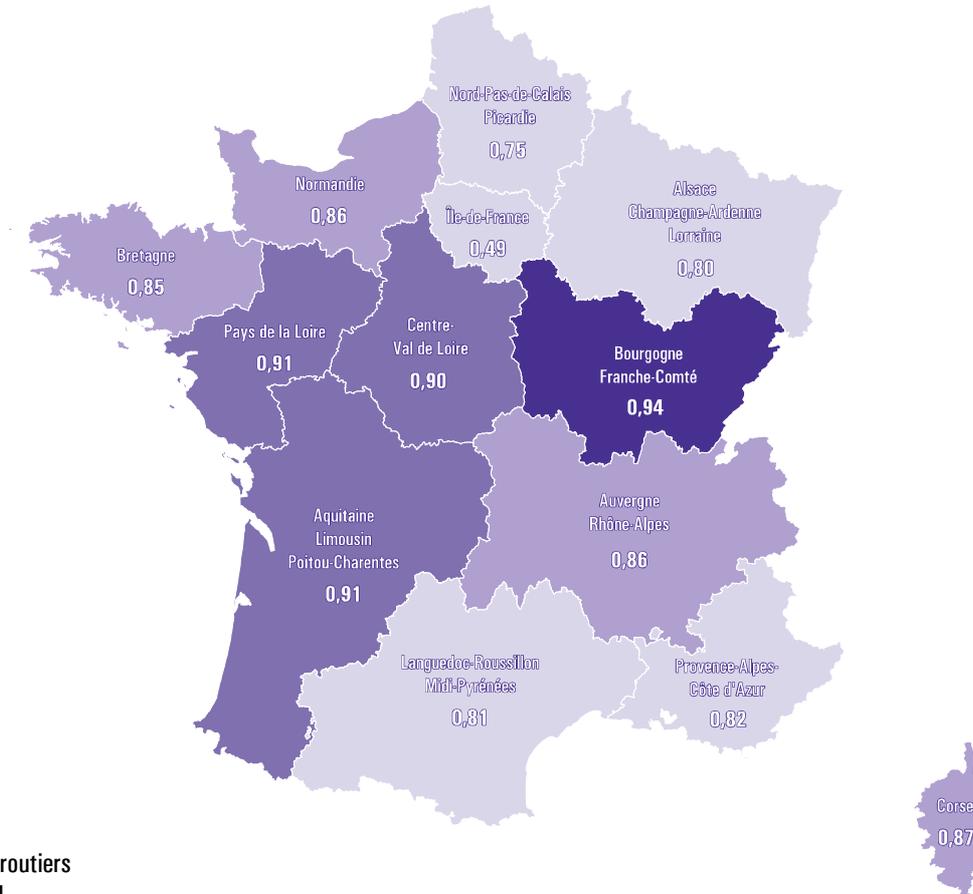
Unité : m<sup>3</sup>

Source : SDeS

<sup>1</sup> Cette part de 5,8 % 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.

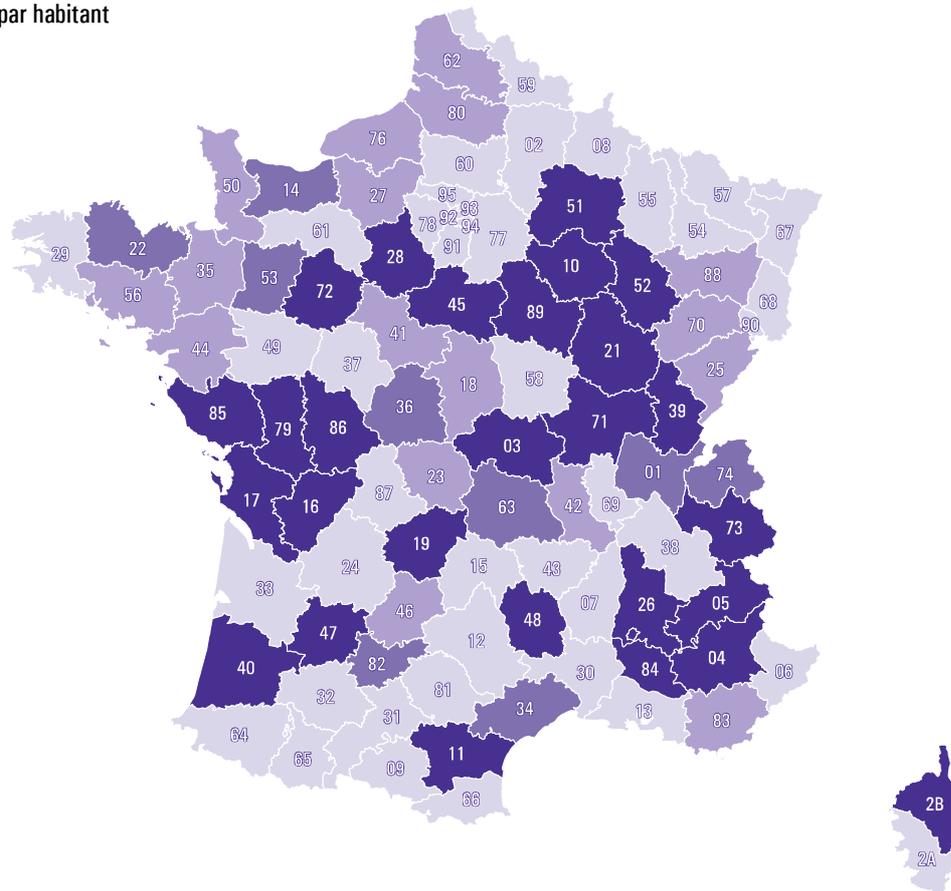
<sup>2</sup> Voir la publication suivante : [http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/AC\\_No\\_169\\_-\\_TRM\\_2014.pdf](http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/AC_No_169_-_TRM_2014.pdf)

Ventes de carburants routiers par habitant en 2014



Vente de carburants routiers par habitant en 2014

- Plus de 0,93 m³ par habitant
- De 0,86 à 0,93 m³ par habitant
- De 0,83 à 0,86 m³ par habitant
- Moins de 0,83 m³ par habitant



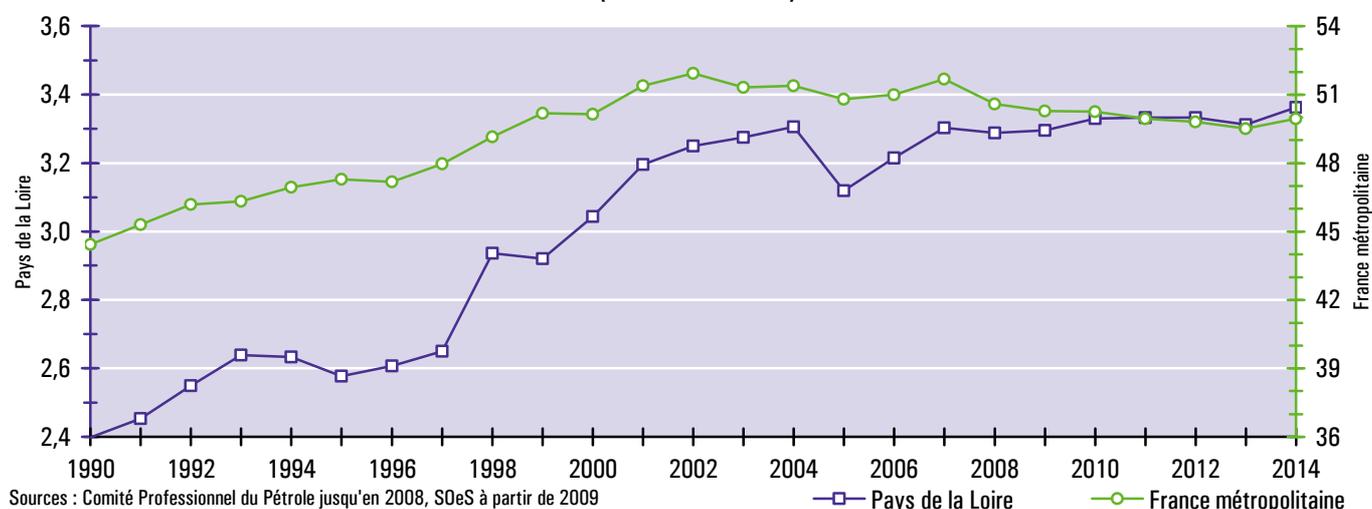
## 2 – L'évolution temporelle des ventes de carburants routiers

### Sur longue période, les livraisons de carburants ont faiblement progressé

Au cours des vingt dernières années, les ventes de carburants routiers se sont accrues à un rythme modéré en France métropolitaine (+ 0,5 % en moyenne annuelle). Dans les Pays de la Loire, l'évolution a été plus forte (+ 1,5 % 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<sup>3</sup>.

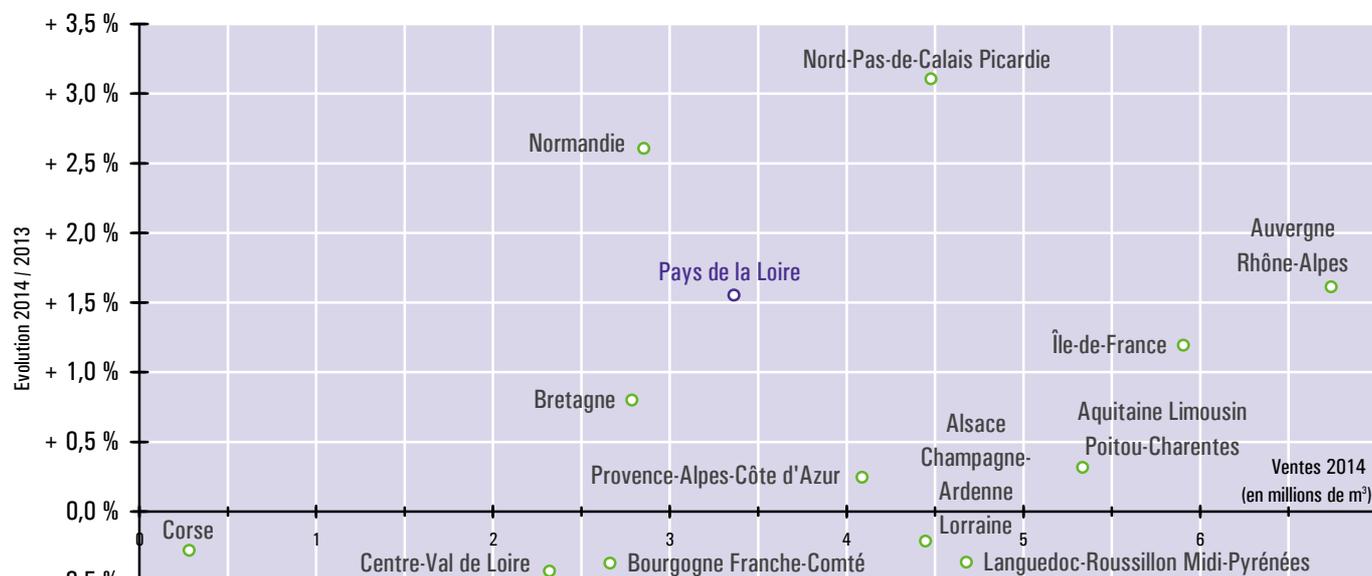
Ces faibles évolutions, au regard de l'augmentation des trafics automobiles, trouvent leur origine dans la réduction de la consommation des véhicules en carburant. La consommation unitaire moyenne des voitures particulières immatriculées en France a en effet diminué significativement depuis 1990 (- 21 %). 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 des ventes de véhicules propres (voitures hybrides et électriques).

**Livraisons de carburants routiers**  
(en millions de m<sup>3</sup>)



La consommation unitaire des voitures particulières a bénéficié en 2014 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, 6,2 litres aux 100 km contre 7,4 litres) a contribué à faire baisser mécaniquement la consommation unitaire globale.

**Evolution entre 2013 et 2014 des ventes de carburants routiers**



Source : SOeS

## 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 2014. Cette évolution peut s'expliquer par plusieurs phénomènes :

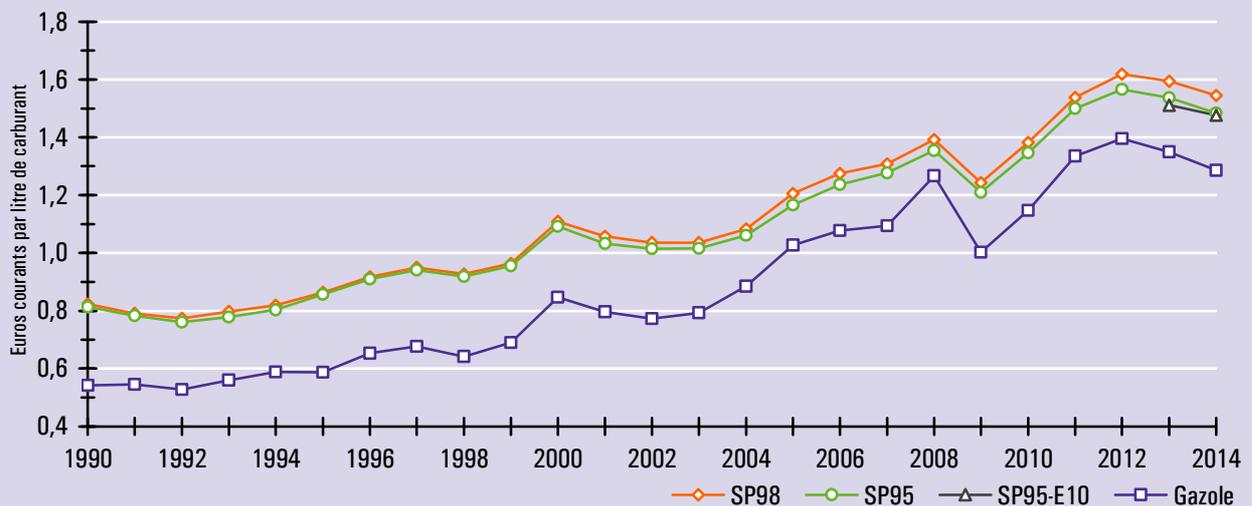
- la croissance démographique du territoire régional, pérenne car basée sur deux moteurs équilibrés (excédent des naissances sur les décès et flux migratoires positifs), est supérieure à celle observée en moyenne dans les autres régions françaises ;
- les Pays de la Loire bénéficient d'un environnement économique favorable caractérisé par un taux de chômage parmi les plus faibles 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 la région française (ex æquo avec l'Aquitaine Limousin Poitou-Charentes) qui a connu depuis 1996 la progression la plus rapide de ses flux routiers de fret ;
- entre les recensements de la population de 1990 et 2012, 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 2014

En 2014, pour la seconde année consécutive, les prix à la pompe ont reculé en France métropolitaine (hors Corse) : - 4,8 % pour le gazole, - 3,4 % pour le super SP95, - 3,1 % pour le super SP98 et - 2,3 % pour le super SP95-E10. Les tarifs se sont toutefois établis à des niveaux élevés, de 23 % à 28 % plus chers qu'en 2009.

Le gazole est demeuré le carburant le moins onéreux. En moyenne sur l'année 2014, son prix a été 13 % plus faible que le SP95 (20 centimes d'écart) et 17 % plus faible que le SP98 (26 centimes d'écart). Ces différences devraient se réduire dans les prochaines années avec l'augmentation de la taxation du gazole.

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



Les prix français des carburants routiers dépendent de deux phénomènes internationaux : l'évolution des cours mondiaux des produits raffinés et la variation du taux de change de l'euro. En 2014, le prix du baril de pétrole a décliné dans un contexte de forte croissance de l'offre mondiale, dopé sur le continent nord-américain par la baisse des coûts de production du pétrole de schiste. Exprimé en dollar, il s'est établi en moyenne à 99 \$ (soit un recul de 8,5 % par rapport à 2013), atteignant 115 \$ en juin lors de l'offensive jihadiste en Irak avant de diminuer tout au long du second semestre et tomber à 57 \$ en fin d'année. Libellé en euros, le cours du pétrole a diminué plus fortement (- 9,4 % comparé à 2013) en raison de la dépréciation du dollar vis-à-vis de la monnaie européenne.

### 3 – La répartition des ventes par type de carburant en 2014

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 1<sup>er</sup> 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 2014 82,9 % des livraisons régionales, contre 81,3 % en France métropolitaine.

La diésélisation du parc concerne tous les types de véhicules. En

Pays de la Loire, d'après les estimations du SOeS, 71 % du parc en circulation des voitures particulières roule au gazole, contre 68 % en France métropolitaine. Au niveau national, cette part atteint 94 % parmi les véhicules utilitaires légers (VUL) et dépasse 99 % au sein du parc roulant de véhicules lourds (camions, tracteurs routiers, autobus et autocars).

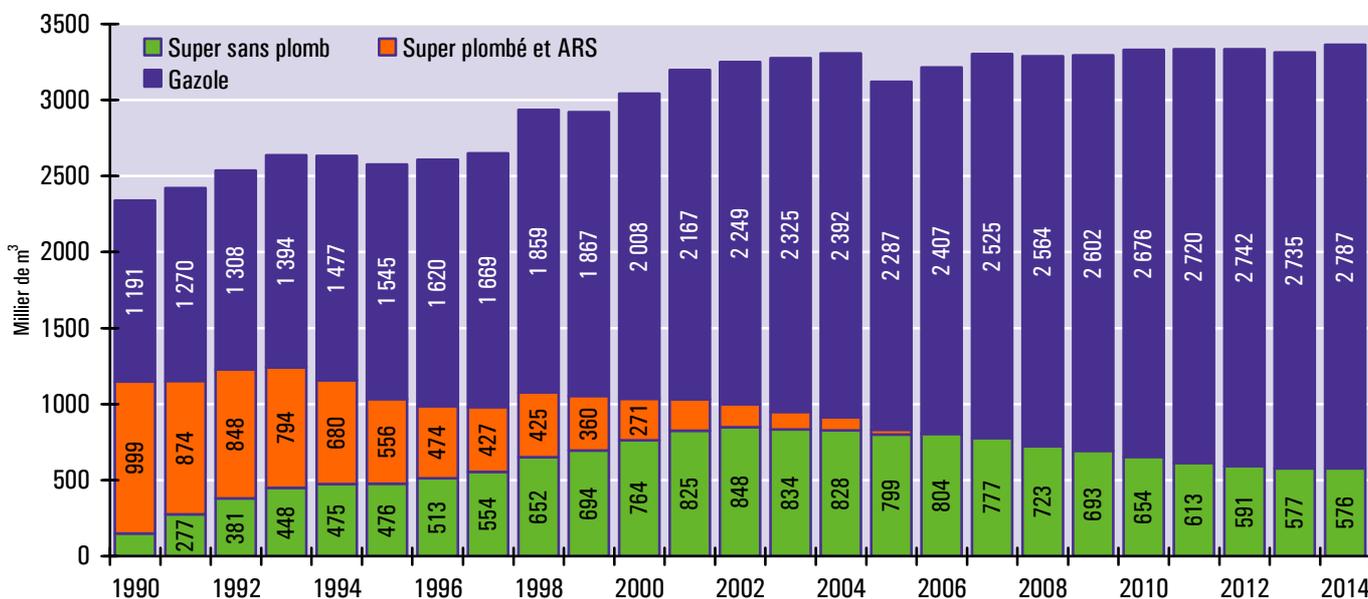
Ventes de carburants routiers en 2014

	Gazole	SP95-E10	SP95	SP98	Ensemble
Loire-Atlantique	942 928	73 400	99 144	40 268	1 155 740
Maine-et-Loire	509 005	25 519	57 587	19 922	612 032
Mayenne	245 901	6 646	23 395	6 861	282 803
Sarthe	451 682	21 859	53 218	19 273	546 032
Vendée	637 285	29 748	73 780	25 469	766 282
<b>Pays de la Loire</b>	<b>2 786 801</b>	<b>157 172</b>	<b>307 124</b>	<b>111 793</b>	<b>3 362 889</b>
France métropolitaine	40 590 653	3 048 001	4 438 357	1 864 144	49 941 154
Région / France	6,9 %	5,2 %	6,9 %	6,0 %	6,7 %

Unité : m<sup>3</sup>

Source : SOeS

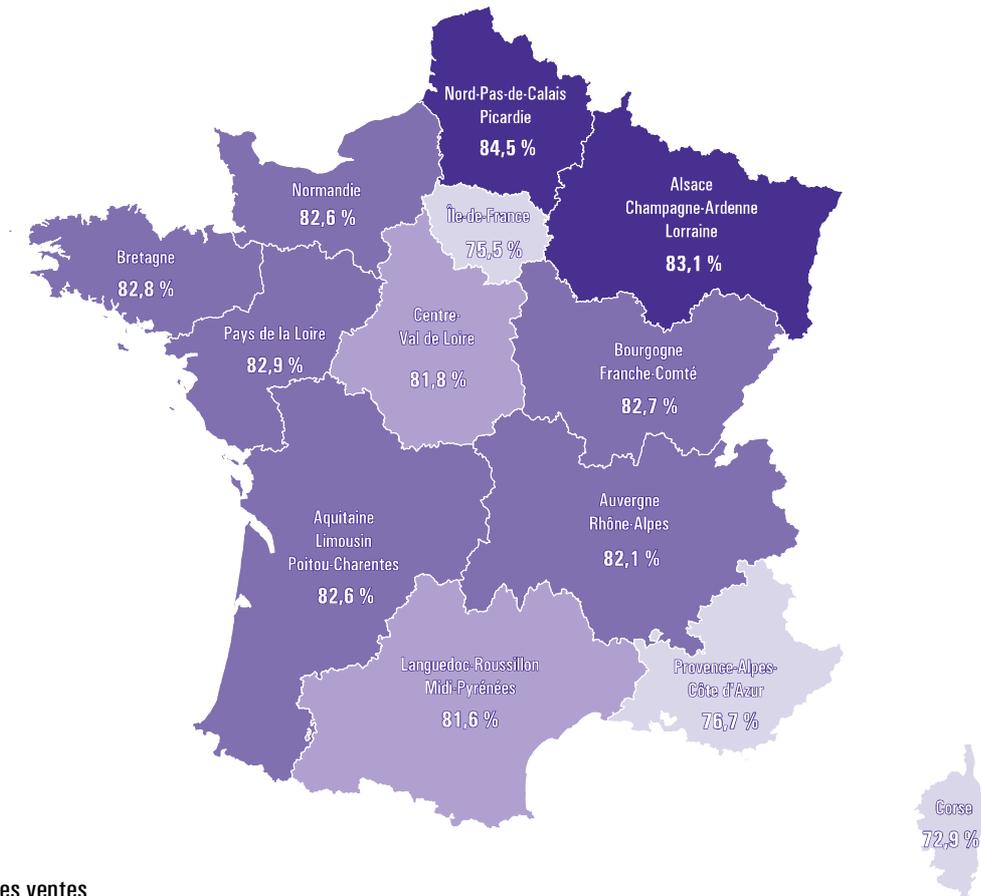
Structure des ventes de carburants routiers en Pays de la Loire



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

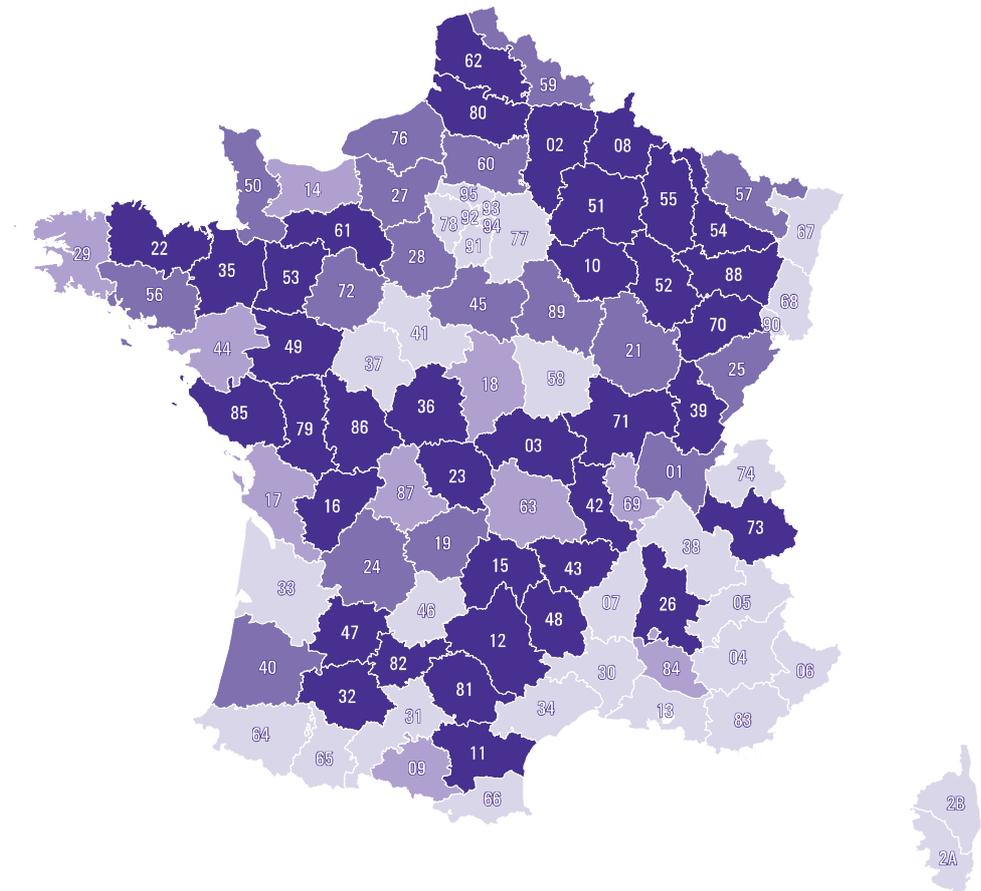
En Pays de la Loire, comme sur une large part du territoire français, il est observé une corrélation forte entre le niveau des ventes par habitant et l'intensité du recours au gazole. C'est ainsi dans les départements ruraux caractérisés par des distances de déplacements élevées (notamment celles pour rejoindre le lieu de travail) que la part du gazole est la plus forte. Le surcoût d'un moteur Diesel est en effet plus facilement amortissable par la population des zones rurales et périurbaines où le kilométrage moyen annuel des voitures dépasse celui des habitants des agglomérations.

Part du gazole dans les ventes totales de carburant routier en 2014



Part du gazole dans les ventes totales de carburant routier en 2014

- Plus de 83 %
- De 82 à 83 %
- De 81 à 82 %
- Moins de 81 %



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

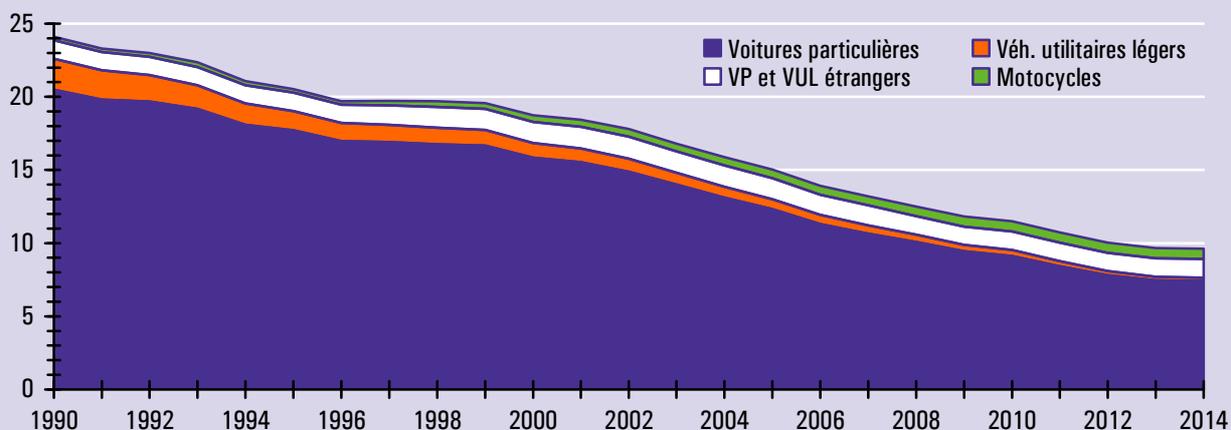
Le SOeS établit chaque année, dans le cadre de l'élaboration des comptes des transports de la Nation, un bilan de la circulation. Ce document numérique, disponible sur le site du ministère<sup>1</sup>, fournit, à partir de sources statistiques diverses (CCFA, Setra, Asfa, Kantar-Worldpanel, TNS-Sofres,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

Sur le dernier quart de siècle, 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.

77 % du supercarburant acheté dans l'Hexagone est consommé par des voitures particulières immatriculées en France. Le solde se répartit entre motos, véhicules utilitaires légers et voitures étrangères.

### Structure de la consommation de supercarburant sur le territoire français

(en million de m<sup>3</sup>)

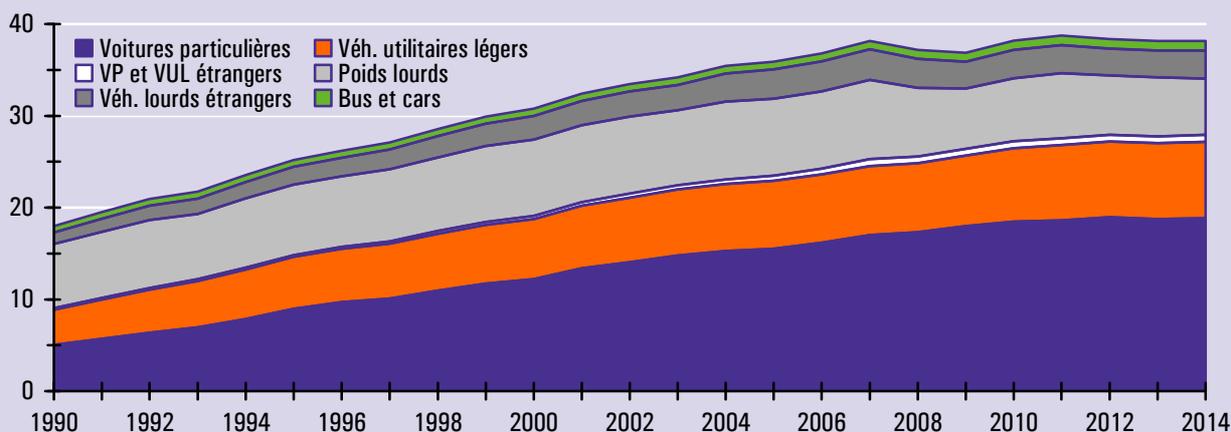


Sources : SOeS - Bilan de la circulation d'après CCFA, Setra, Asfa, Kantar-Worldpanel, TNS-Sofres, CPDP

La répartition des ventes de gazole est plus diversifiée : les véhicules lourds français ou étrangers (PL, bus et cars) représentent encore 27 % de la consommation. La part de la voiture particulière a néanmoins progressé de plus de vingt points depuis 1990 (de 28 à 49 %) sous l'effet du mouvement de diésélisation du parc automobile français.

### Structure de la consommation de gazole sur le territoire français

(en million de m<sup>3</sup>)



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

<sup>1</sup> Le document se trouve ici : [http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits\\_editoriaux/Publications/References/2015/comptes-transports-2014/2014-comptes-transports-g-bilan-circulation.xls](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/References/2015/comptes-transports-2014/2014-comptes-transports-g-bilan-circulation.xls)

## Avant un probable futur décollage, les ventes de supercarburant se sont tassées en 2014

Sur l'ensemble de l'année 2014, les livraisons de gazole se sont accrues de 1,9 % dans les Pays de la Loire. Il s'agit de la plus forte augmentation depuis 2010. Le carburant leader a continué de bénéficier en 2014 de la diésélisation croissante du parc de véhicules légers, encouragée depuis plusieurs décennies par la perspective de prix durablement élevés des produits pétroliers et la persistance d'un écart sensible de tarif entre le gazole et le supercarburant (cf. encadré de la page 5).

Les livraisons de supercarburant ont poursuivi leur tendance baissière de long terme. Pour la seizième année consécutive, elles se sont repliées dans la région (- 0,1 % en 2014). La chute des ventes de SP95 s'est prolongé (- 12 % en 2014 après - 12 % en 2013 et - 8 % en 2012). Ce carburant est concurrencé par le SP95-E10 et le SP98 dont les livraisons ont respectivement augmenté de 24 % et de 12 % en 2014.

Le partage des ventes de carburant entre le gazole et l'essence est appelé à se rééquilibrer dans les prochaines années. Il est notamment attendu dès 2015 un développement des ventes de supercarburant, en raison du désintérêt récent des automobilistes à l'égard des motorisations gazole. En effet, depuis le début de l'année 2013, la part des immatriculations neuves de voitures essence a commencé à se redresser principalement en raison de l'augmentation du coût de fabrication des modèles Diesel (liée au renforcement des normes européennes d'anti-pollution), des intentions gouvernementales d'aligner à l'horizon 2020 la fiscalité du gazole sur celle de l'essence et de la mise en place de la prime à la conversion des anciens véhicules Diesel.

### La part du SP95-E10 est moins importante qu'au niveau national

Le SP95-E10, commercialisé depuis le printemps 2009 (cf. encadré de la page 11), a poursuivi son développement. En 2014, il a représenté 27 % des ventes régionales de supercarburants, en progression de cinq points comparé à 2013. Sa percée est pourtant moins rapide qu'en France métropolitaine où il a contribué en 2014 à 33 % des livraisons de carburant sans plomb, soit un gain de deux points par rapport à 2013.

C'est dans le bassin parisien et les principales métropoles régionales que la part du SP95-E10 est la plus forte, supérieure à 40 % des livraisons totales de supercarburant. À l'inverse, en Corse, dans une partie de la Bretagne et la plupart des départements du quart sud-ouest de la France, le SP95-E10 représente moins de 20 % des ventes totales de sans plomb.

Son développement est favorisé par l'accroissement de son réseau de distribution. En décembre 2014, il était proposé à la vente dans 54 % des stations-services françaises, trois points de plus qu'un an auparavant.

### Ventes de carburants routiers en 2013 et 2014

Gazole	2013	2014	Évolution
Loire-Atlantique	885 684	942 928	+ 6,5 %
Maine-et-Loire	513 968	509 005	- 1,0 %
Mayenne	248 392	245 901	- 1,0 %
Sarthe	442 113	451 682	+ 2,2 %
Vendée	644 769	637 285	- 1,2 %
<b>Pays de la Loire</b>	<b>2 734 926</b>	<b>2 786 801</b>	<b>+ 1,9 %</b>
France métropolitaine	40 165 229	40 590 653	+ 1,1 %
Région / France	6,8 %	6,9 %	

SP95-E10	2013	2014	Évolution
Loire-Atlantique	61 901	73 400	+ 19 %
Maine-et-Loire	17 482	25 519	+ 46 %
Mayenne	5 214	6 646	+ 27 %
Sarthe	19 487	21 859	+ 12 %
Vendée	22 893	29 748	+ 30 %
<b>Pays de la Loire</b>	<b>126 977</b>	<b>157 172</b>	<b>+ 24 %</b>
France métropolitaine	2 833 055	3 048 001	+ 8 %
Région / France	4,5 %	5,2 %	

SP95	2013	2014	Évolution
Loire-Atlantique	115 216	99 144	- 14 %
Maine-et-Loire	68 611	57 587	- 16 %
Mayenne	25 487	23 395	- 8 %
Sarthe	56 986	53 218	- 7 %
Vendée	83 585	73 780	- 12 %
<b>Pays de la Loire</b>	<b>349 885</b>	<b>307 124</b>	<b>- 12 %</b>
France métropolitaine	4 762 485	4 438 357	- 7 %
Région / France	7,3 %	6,9 %	

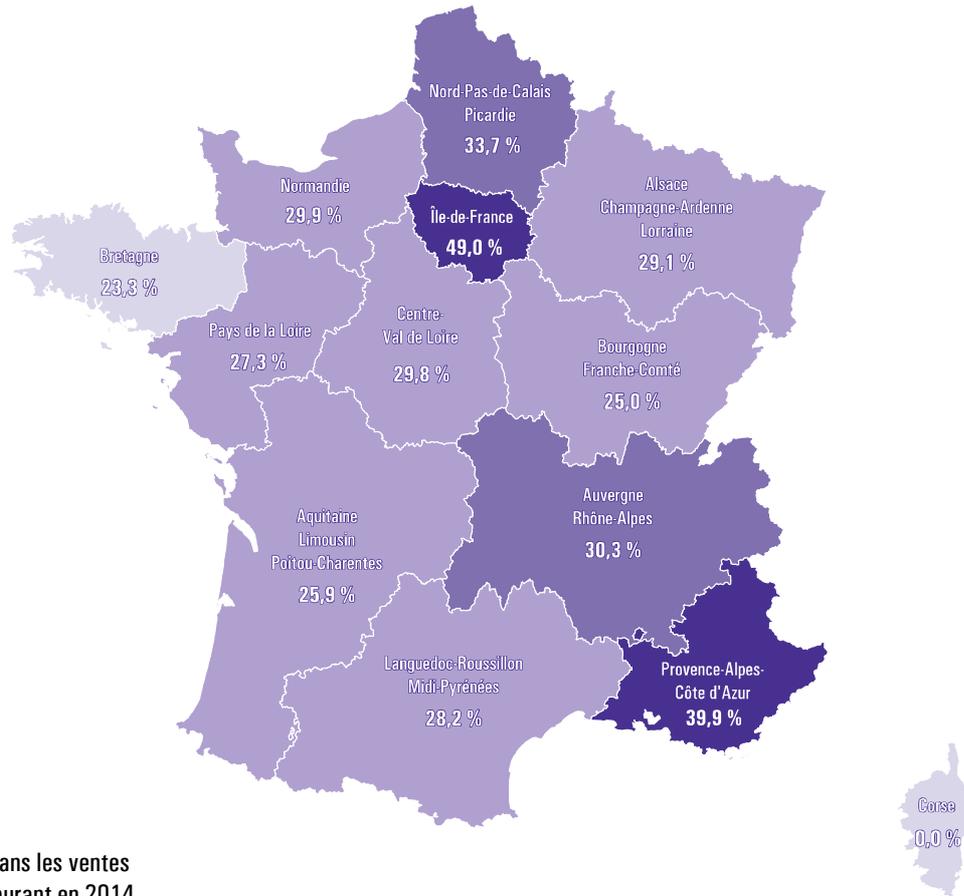
SP98	2013	2014	Évolution
Loire-Atlantique	35 592	40 268	+ 13 %
Maine-et-Loire	17 569	19 922	+ 13 %
Mayenne	6 400	6 861	+ 7 %
Sarthe	17 970	19 273	+ 7 %
Vendée	22 155	25 469	+ 15 %
<b>Pays de la Loire</b>	<b>99 686</b>	<b>111 793</b>	<b>+ 12 %</b>
France métropolitaine	1 743 664	1 864 144	+ 7 %
Région / France	5,7 %	6,0 %	

SP95-E10 + SP95 + SP98	2013	2014	Évolution
Loire-Atlantique	212 709	212 812	+ 0,0 %
Maine-et-Loire	103 662	103 028	- 0,6 %
Mayenne	37 101	36 902	- 0,5 %
Sarthe	94 443	94 350	- 0,1 %
Vendée	128 633	128 997	+ 0,3 %
<b>Pays de la Loire</b>	<b>576 548</b>	<b>576 089</b>	<b>- 0,1 %</b>
France métropolitaine	9 339 204	9 350 502	+ 0,1 %
Région / France	6,2 %	6,2 %	

Unité : m<sup>3</sup>

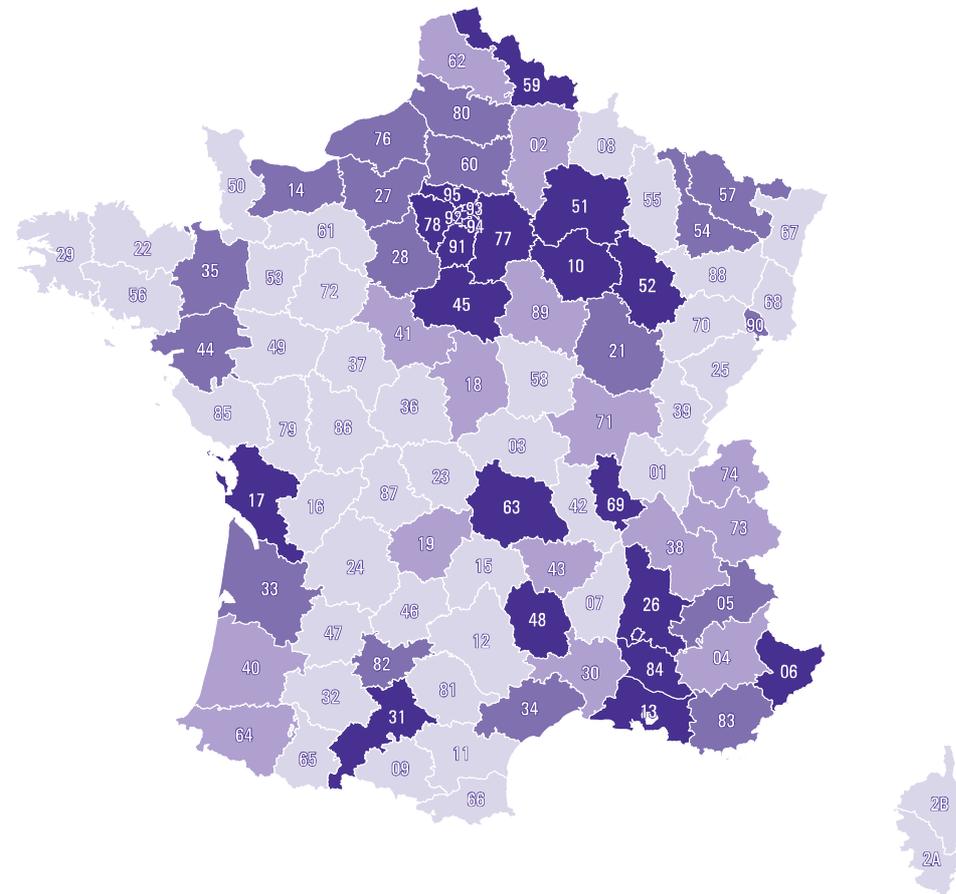
Source : SOeS

### Part du SP95-E10 dans les ventes totales de supercarburant en 2014



Part du SP95-E10 dans les ventes totales de supercarburant en 2014

- Plus de 35 %
- De 30 à 35 %
- De 25 à 30 %
- Moins de 25 %



## Le supercarburant SP95-E10

Depuis le 1<sup>er</sup> 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 pendant quelques années 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 ?

À l'origine, la mise sur le marché de ce supercarburant 95-E10 avait pour but de contribuer à atteindre les objectifs du plan national de développement des biocarburants, en particulier celui d'incorporer au début des années 2010 7 % de carburants issus de la biomasse dans les carburants traditionnels d'origine fossile.

### Quels sont les véhicules compatibles ?

Le SP95-E10 est compatible avec environ 85 % 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 SP95. En 2014, il a été vendu en moyenne un centime de moins au litre que le SP95, contre trois centimes en 2013. Le 1<sup>er</sup> janvier 2016, la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) du SP95-E10 a été abaissée. Elle est désormais inférieure de 2 centimes à celle du supercarburant sans plomb traditionnel.

## 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'entrepôt 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 entrepôt agréé ainsi qu'un courriel. Les questionnaires sont à télécharger sur le site internet du SOeS, puis à renvoyer par courriel. Les entrepôts 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 entrepôts 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 (entrepôts 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.