

## La situation des transports en Pays de la Loire

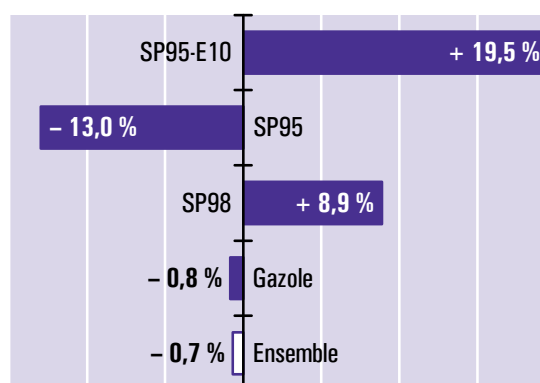
# Les ventes de carburants routiers en 2015

En 2015, environ 3,3 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 6,6 % des ventes nationales de carburants routiers, soit environ un point de plus que ses poids démographique et 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.

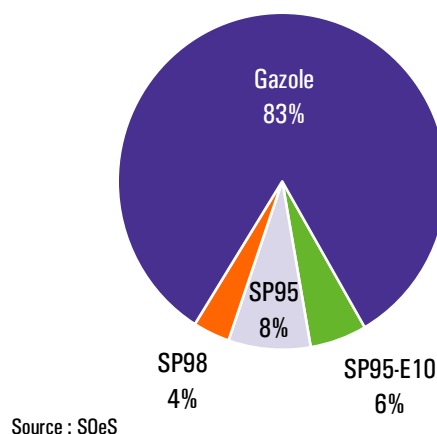
En relation avec la diminution de la consommation unitaire des véhicules et l'achèvement de la phase de rattrapage de catégories particulières d'habitants (femmes et personnes âgées) à l'accès à la voiture, le volume des ventes effectuées dans la région a peu évolué au cours des dernières années.

En 2015, le tassement des livraisons (- 0,7 % par rapport à 2014), inattendu en raison de la baisse des prix à la pompe, n'a pas été uniforme selon la catégorie d'hydrocarbures. Ainsi, pour la première fois depuis 1992, la part du gazole dans les ventes de carburant a reculé dans les Pays de la Loire. La désaffection des ménages à l'égard des modèles Diesel est appelée à s'amplifier en raison de la volonté des pouvoirs publics de poursuivre la suppression progressive de l'avantage fiscal accordé au gazole depuis plusieurs décennies. Les ventes de SP95-E10 se sont de nouveau fortement accrues.

Évolution entre 2014 et 2015  
des ventes de carburants routiers



Répartition des ventes  
de carburants routiers en 2015



## 1 – Les caractéristiques géographiques des ventes de carburants routiers en 2015

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

En 2015, 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 3,34 millions de m<sup>3</sup> dans les Pays de la Loire. Ce volume de vente a représenté 6,6 % 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<sup>2</sup>. Les Pays de la Loire sont la région de France métropolitaine où la part du chemin de fer et de la voie fluviale dans les flux terrestres de marchandises est la plus faible.
- 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 la Bretagne 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) alimenté par 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 2015, 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 (0,55 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, Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine), 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 1,12 m<sup>3</sup> de carburant livré par habitant, derrière la Haute-Marne (1,27 m<sup>3</sup>), la Drôme (1,23 m<sup>3</sup>), la Charente (1,17 m<sup>3</sup>) et la Savoie (1,14 m<sup>3</sup>).

#### Ventes de carburants routiers en 2014 et 2015

	2014	2015	Évolution
<b>Loire-Atlantique</b>	1 155 740	1 155 421	- 0,0 %
<b>Maine-et-Loire</b>	612 032	617 953	+ 1,0 %
<b>Mayenne</b>	282 803	279 544	- 1,2 %
<b>Sarthe</b>	546 032	533 707	- 2,3 %
<b>Vendée</b>	766 282	754 255	- 1,6 %
<b>Pays de la Loire</b>	<b>3 362 889</b>	<b>3 340 879</b>	<b>- 0,7 %</b>
<b>France métropolitaine</b>	49 941 154	50 449 784	+ 1,0 %
<b>Région / France</b>	6,7 %	6,6 %	

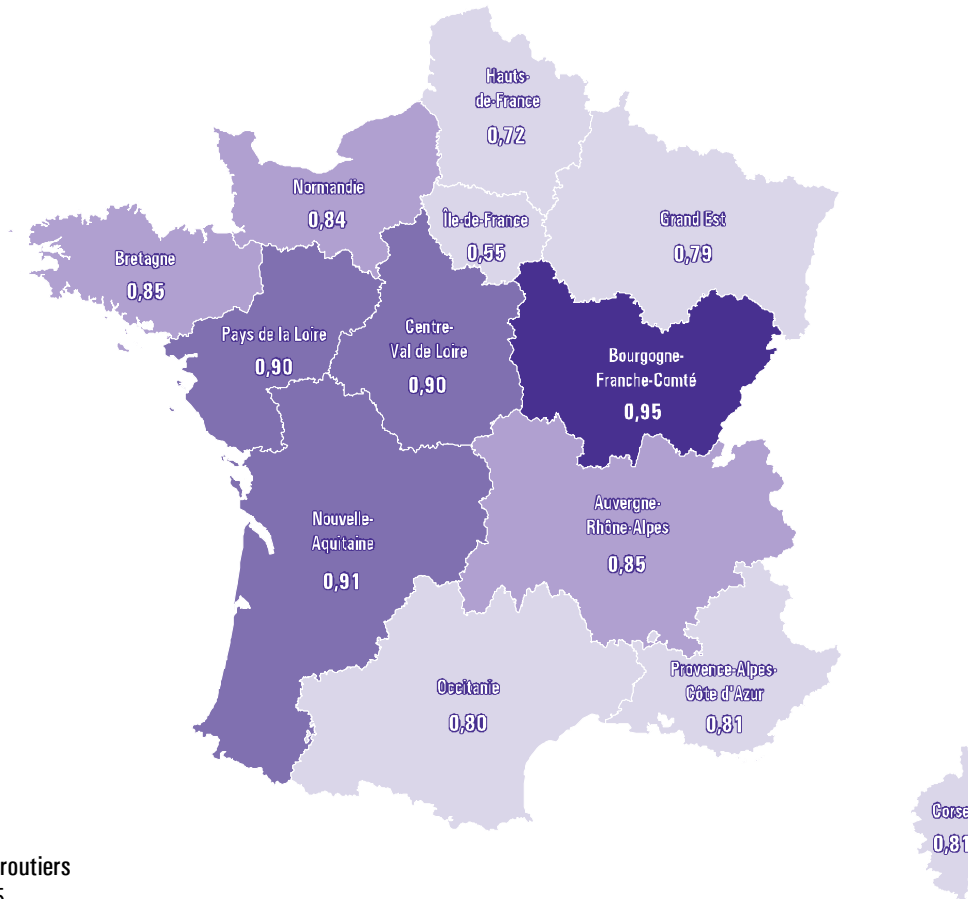
Unité : m<sup>3</sup>

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.

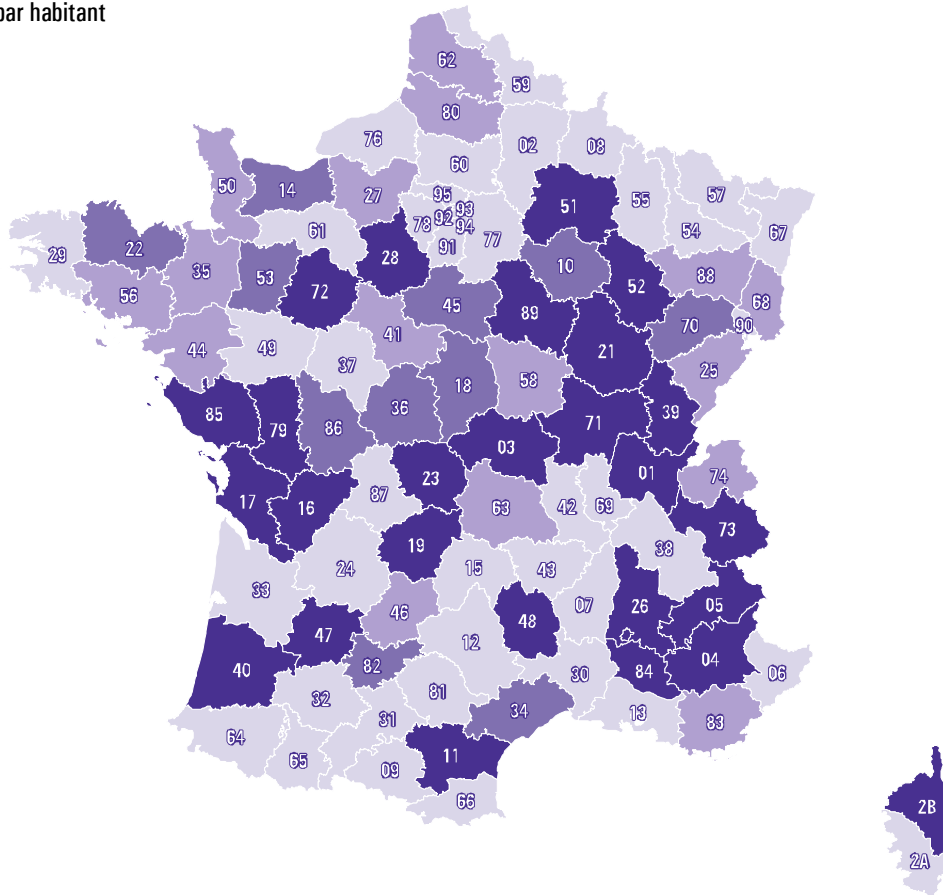
<sup>2</sup> Voir la publication suivante : [http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/AC\\_No\\_190\\_TRM\\_2015.pdf](http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/AC_No_190_TRM_2015.pdf)

Ventes de carburants routiers par habitant en 2015



Vente de carburants routiers par habitant en 2015

- 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



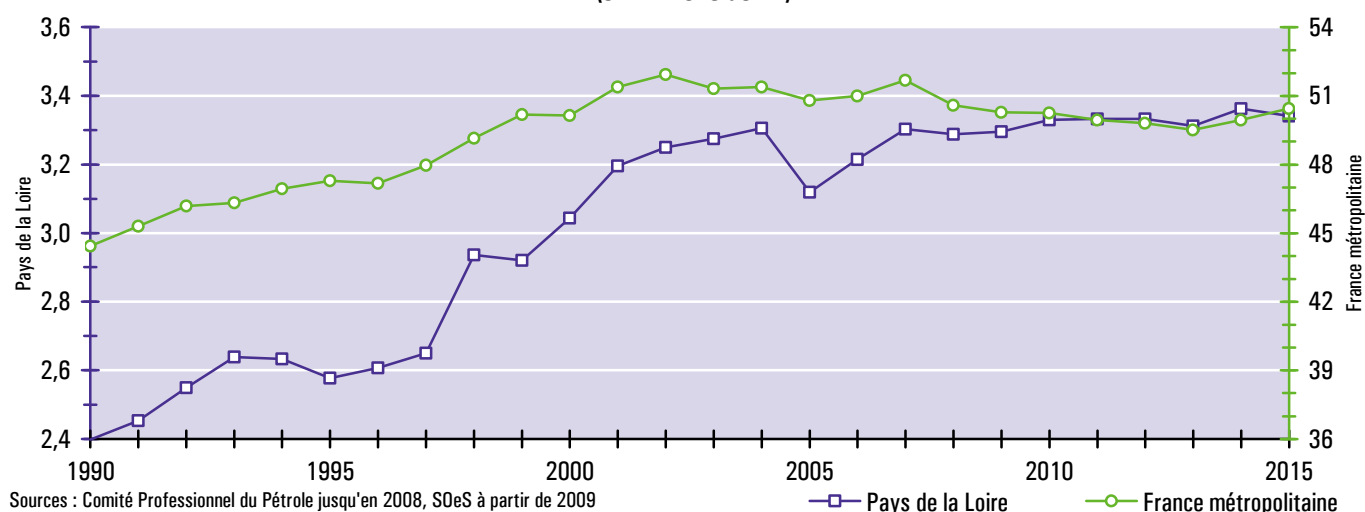
## 2 – L'évolution temporelle des ventes de carburants routiers

### 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 (+ 1,4 % 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>.

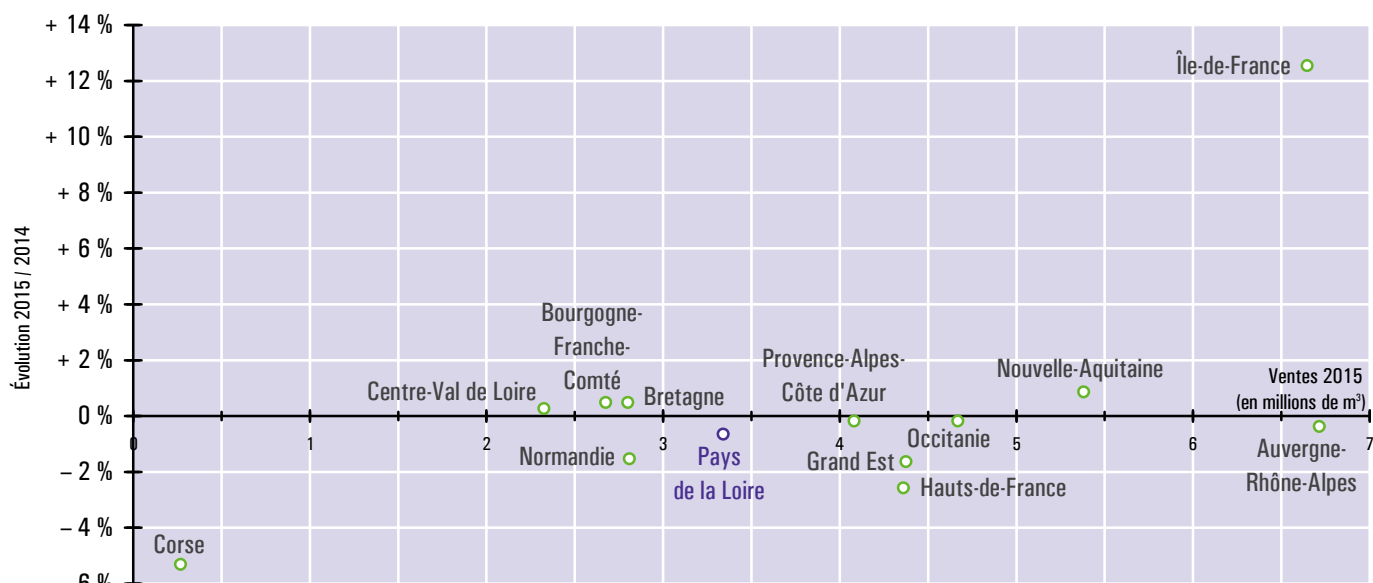
Ces faibles évolutions, au regard de l'augmentation des trafics automobiles, trouvent leur origine dans la réduction de la consommation des véhicules en carburant. La consommation unitaire moyenne des voitures particulières immatriculées en France a en effet diminué significativement depuis 1990 (- 21 %). 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 récemment 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 jusqu'en 2014 de la diésélisation du parc : l'augmentation du nombre de véhicules diesel, moins gourmands en carburant que les véhicules essence (en France, 6,2 litres aux 100 km contre 7,4 litres), a contribué à faire baisser mécaniquement la consommation unitaire globale.

**Évolution entre 2014 et 2015 des ventes de carburants routiers**



Source : SOeS (l'évolution constatée en Île-de-France est une conséquence de la forte augmentation de la capacité d'entrepôt dans les Hauts-de-Seine)

## 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 6,6 % en 2015. Cette évolution peut s'expliquer par plusieurs phénomènes :

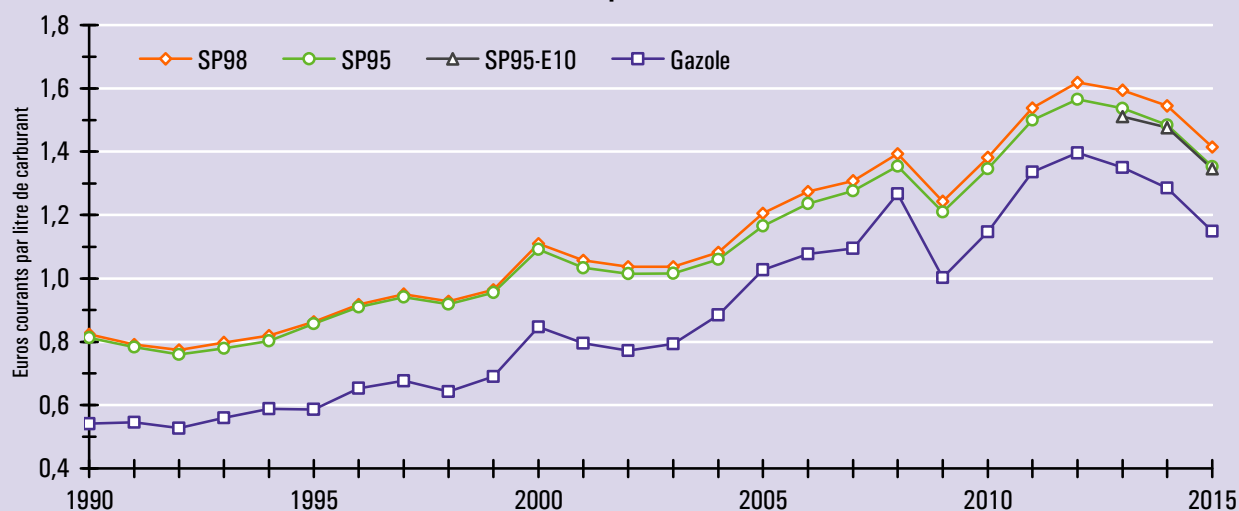
- la croissance démographique du territoire régional, pérenne car basée sur deux moteurs équilibrés (excédent des naissances sur les décès et flux migratoires positifs), est supérieure à celle observée en moyenne dans les autres régions françaises ;
- les Pays de la Loire bénéficient d'un environnement 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 l'une des régions françaises (avec la Bretagne et la Provence-Alpes-Côte d'Azur) 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 2013, l'allongement des distances domicile – travail a été plus forte en Pays de la Loire qu'en France métropolitaine, de par une périurbanisation accrue.

### L'évolution du prix des carburants routiers en 2015

En 2015, pour la troisième année consécutive, les prix à la pompe ont reculé en France métropolitaine (hors Corse) : – 10,6 % pour le gazole, – 8,9 % pour le super SP95, – 8,4 % pour le super SP98 et – 8,8 % pour le super SP95-E10. Les tarifs se sont toutefois établis à des niveaux élevés, de 15 % à 12 % plus chers qu'en 2009.

Le gazole est demeuré le carburant le moins onéreux. En moyenne sur l'année 2015, son prix a été 15 % plus faible que le SP95 (20 centimes d'écart) et 19 % plus faible que le SP98 (27 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 2015, le prix du baril de pétrole a décliné en raison d'une offre excédentaire, alimentée par l'incapacité de l'OPEP à s'entendre sur une réduction de ses quotas de production. Exprimé en dollar, il s'est établi en moyenne à 54 \$ (soit un recul de 47 % par rapport à 2014), atteignant 65 \$ en mai avant de diminuer lors du second semestre, à la suite de la levée des sanctions internationales envers l'Iran, et tomber à 37 \$ en fin d'année. Libellé en euros, le cours du pétrole a diminué moins fortement (– 36 % comparé à 2014) en raison de la dépréciation de la monnaie européenne vis-à-vis du dollar.

### 3 – La répartition des ventes par type de carburant en 2015

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 en 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. Majoritaire depuis 1990 dans les Pays de la Loire, sa part s'est accrue en continu de 1993 à 2014. Il a représenté en 2015 82,7 % des livraisons régionales, contre 81,2 % en France métropolitaine.

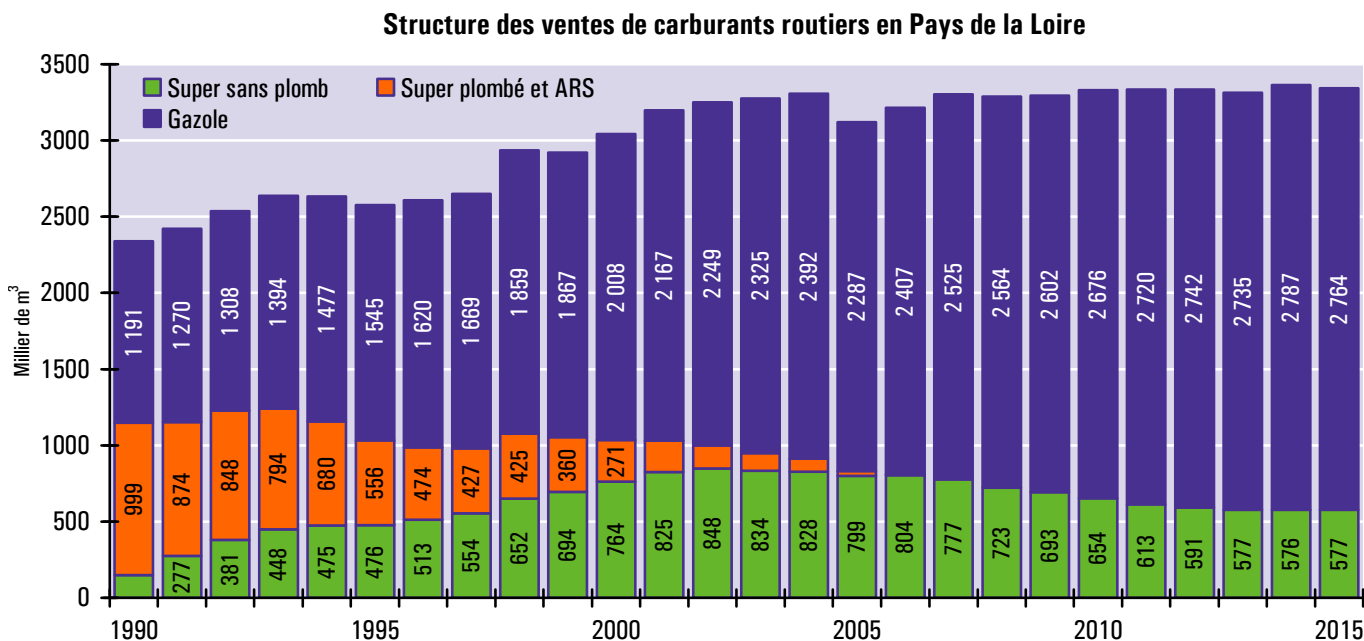
La diésélisation du parc concerne toutes les catégories de véhicules. En Pays de la Loire, d'après les estimations du SOeS, 72 % du parc en circulation des voitures particulières roule au gazole, contre 70 % en France métropolitaine. Au niveau national, cette part atteint 94 % parmi les véhicules utilitaires légers (VUL) et dépasse 99 % au sein du parc roulant de véhicules lourds (camions, tracteurs routiers, autobus et autocars).

Ventes de carburants routiers en 2015

	Gazole	SP95-E10	SP95	SP98	Ensemble
Loire-Atlantique	941 422	85 345	83 864	44 790	1 155 421
Maine-et-Loire	513 626	33 647	47 300	23 380	617 953
Mayenne	241 900	11 365	18 111	8 169	279 544
Sarthe	439 623	25 050	49 082	19 952	533 707
Vendée	627 454	32 445	68 933	25 424	754 255
<b>Pays de la Loire</b>	<b>2 764 024</b>	<b>187 852</b>	<b>267 289</b>	<b>121 713</b>	<b>3 340 879</b>
France métropolitaine	40 961 895	3 239 804	4 240 314	2 007 771	50 449 784
Région / France	6,7 %	5,8 %	6,3 %	6,1 %	6,6 %

Unité : m<sup>3</sup>

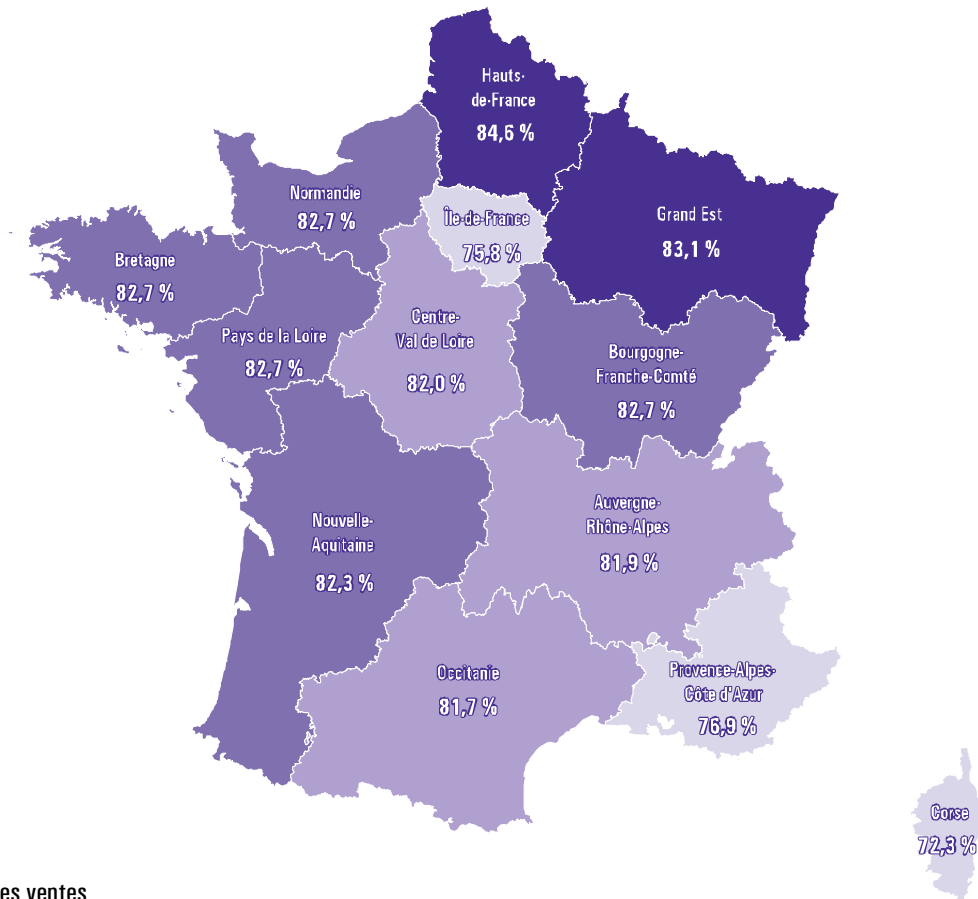
Source : SOeS



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

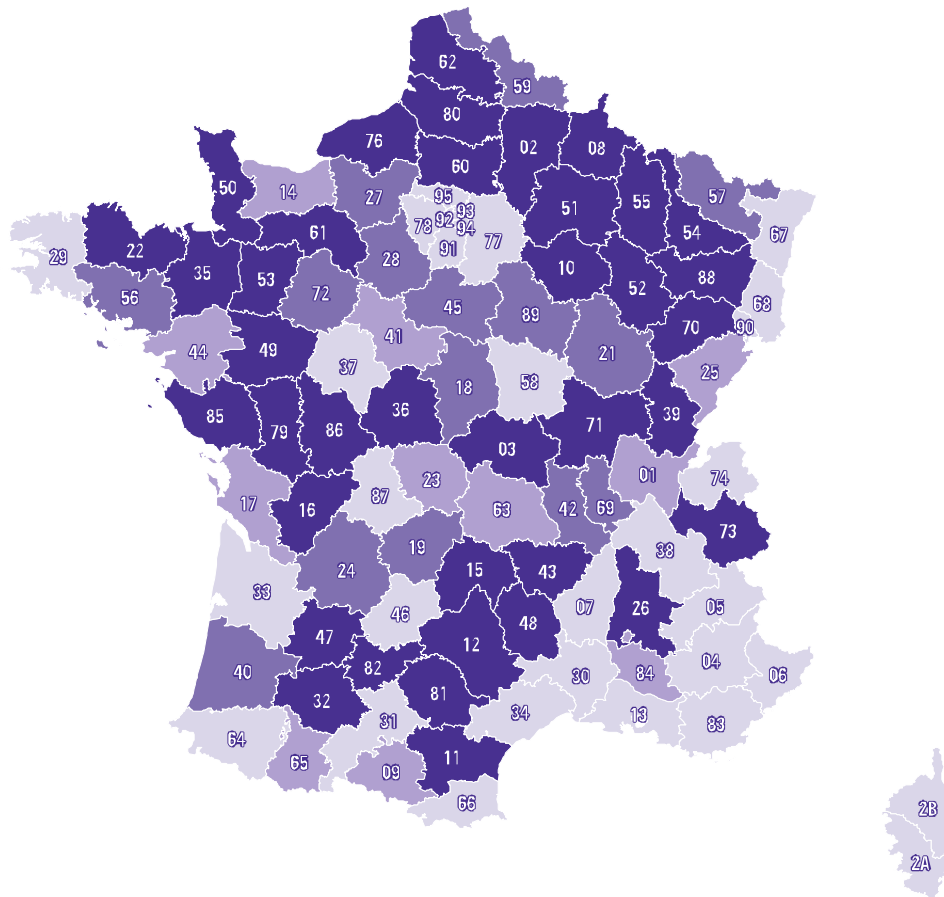
En Pays de la Loire, comme sur une large part du territoire français, il est observé une corrélation forte entre le niveau des ventes par habitant et l'intensité du recours au gazole. C'est ainsi dans les départements ruraux caractérisés par des distances de déplacements élevées (notamment celles pour 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 2015



Part du gazole dans les ventes totales de carburant routier en 2015

- 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

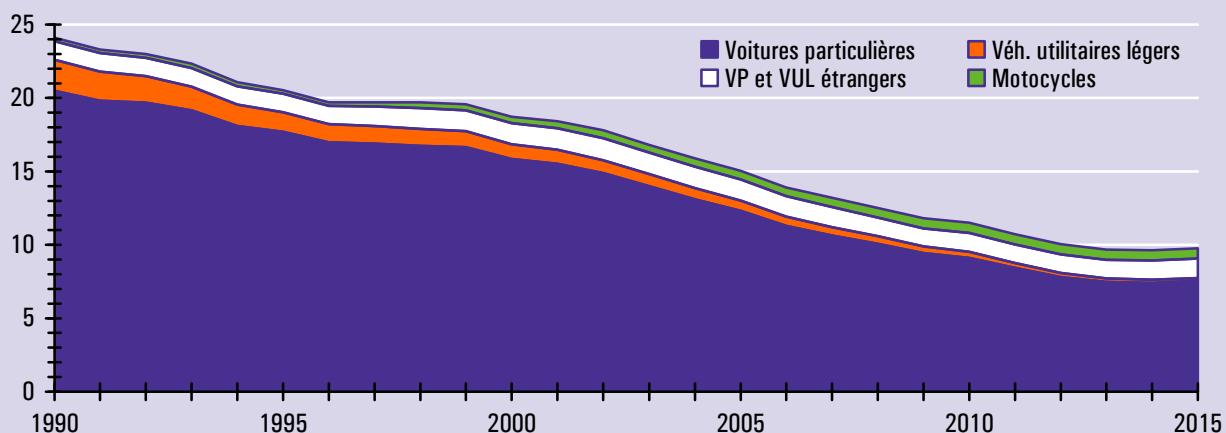
Le SOeS établit chaque année, dans le cadre de l'élaboration des comptes des transports de la Nation, un bilan de la circulation. Ce document numérique, disponible sur le site du ministère<sup>1</sup>, fournit, à partir de sources statistiques diverses (CCFA, Cerema, Asfa, Kantar-Worldpanel, TNS-Sofres, 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 motocycles, véhicules utilitaires légers et voitures étrangères.

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

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

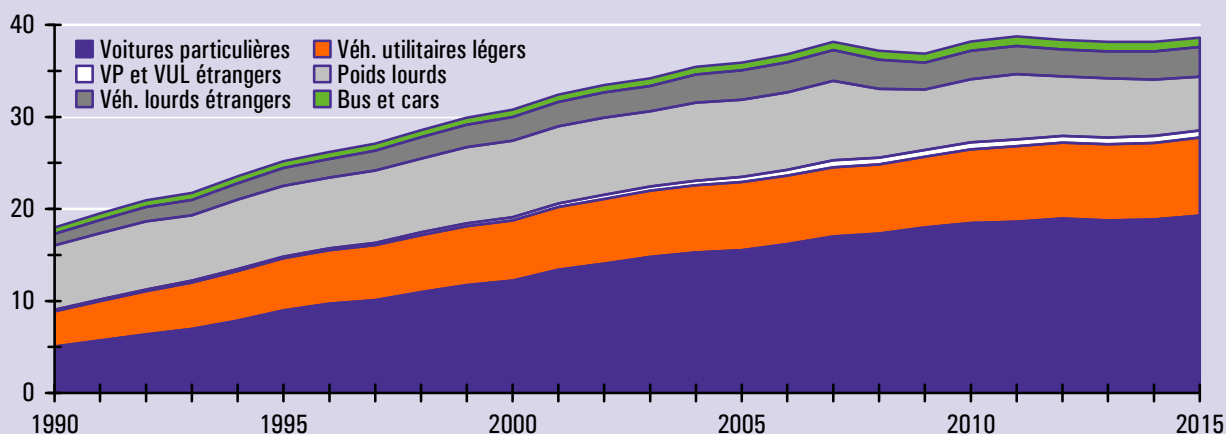


Sources : SOeS - Bilan de la circulation d'après CCFA, Cerema, Asfa, Kantar-Worldpanel, TNS-Sofres, CPDP

La répartition des ventes de gazole est plus diversifiée : les véhicules lourds français ou étrangers (PL, bus et cars) représentent encore 26 % de la consommation. La part de la voiture particulière a néanmoins progressé de plus de vingt points depuis 1990 (de 28 à 50 %) 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, Cerema, Asfa, Kantar-Worldpanel, TNS-Sofres, CPDP

<sup>1</sup> Le document se trouve ici : [http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Themes/Transports/Comptes\\_des\\_transports/2015/2015-comptes-transports-g-bilan-circulation-b.xls](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Themes/Transports/Comptes_des_transports/2015/2015-comptes-transports-g-bilan-circulation-b.xls)



### ... mais a légèrement diminué en 2015 sous l'effet des mesures gouvernementales

Pendant plusieurs décennies, le gazole a bénéficié de la diésélisation croissante du parc de véhicules légers, encouragée par la perspective de prix durablement élevés des produits pétroliers et le maintien d'un écart sensible de tarif avec le supercarburant (cf. encadré de la page 5). En 2015, le partage des ventes de carburant entre le gazole et l'essence a commencé à se rééquilibrer en raison du désintérêt récent des automobilistes à l'égard des motorisations Diesel.

En effet, depuis le début de l'année 2013, la part des immatriculations neuves de voitures essence s'est redressée principalement en raison de l'augmentation du coût de fabrication des modèles Diesel (liée au renforcement des normes européennes d'anti-pollution), des premières mesures gouvernementales visant à 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.

Sur l'ensemble de l'année 2015, les livraisons de gazole se sont tassées de 0,8 % dans les Pays de la Loire. Il s'agit de leur première baisse depuis 2005. La part de marché du carburant leader (82,7 %) a diminué de deux dixièmes de point, après vingt-deux années de hausses consécutives.

Les livraisons de supercarburant se sont stabilisées (+ 0,1 %). C'est la première fois qu'elles ne diminuent pas depuis 1998. La chute des ventes de SP95 s'est prolongée (- 13 % en 2015 après - 12 % en 2014, - 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 20 % et de 9 % en 2015.

### Le SP95-E10 contribue désormais à un tiers des livraisons de carburant sans plomb

Le SP95-E10, commercialisé depuis le printemps 2009 (cf. encadré de la page 11), bénéficie d'une fiscalité incitative. Il a poursuivi son développement en 2015, représentant 33 % des ventes régionales de supercarburants, en progression de cinq points par rapport à 2014, contre 34 % en France métropolitaine.

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 d'un quart des ventes totales de sans plomb.

Sa percée est favorisée par l'accroissement de son réseau de distribution. En décembre 2015, il était proposé à la vente dans 57 % des stations-services françaises, trois points de plus qu'un an auparavant.

### Ventes de carburants routiers en 2014 et 2015

Gazole	2014	2015	Évolution
Loire-Atlantique	942 928	941 422	- 0,2 %
Maine-et-Loire	509 005	513 626	+ 0,9 %
Mayenne	245 901	241 900	- 1,6 %
Sarthe	451 682	439 623	- 2,7 %
Vendée	637 285	627 454	- 1,5 %
<b>Pays de la Loire</b>	<b>2 786 801</b>	<b>2 764 024</b>	<b>- 0,8 %</b>
France métropolitaine	40 590 653	40 961 895	+ 0,9 %
Région / France	6,9 %	6,7 %	

SP95-E10	2014	2015	Évolution
Loire-Atlantique	73 400	85 345	+ 16 %
Maine-et-Loire	25 519	33 647	+ 32 %
Mayenne	6 646	11 365	+ 71 %
Sarthe	21 859	25 050	+ 15 %
Vendée	29 748	32 445	+ 9 %
<b>Pays de la Loire</b>	<b>157 172</b>	<b>187 852</b>	<b>+ 20 %</b>
France métropolitaine	3 048 001	3 239 804	+ 6 %
Région / France	5,2 %	5,8 %	

SP95	2014	2015	Évolution
Loire-Atlantique	99 144	83 864	- 15 %
Maine-et-Loire	57 587	47 300	- 18 %
Mayenne	23 395	18 111	- 23 %
Sarthe	53 218	49 082	- 8 %
Vendée	73 780	68 933	- 7 %
<b>Pays de la Loire</b>	<b>307 124</b>	<b>267 289</b>	<b>- 13 %</b>
France métropolitaine	4 438 357	4 240 314	- 4 %
Région / France	6,9 %	6,3 %	

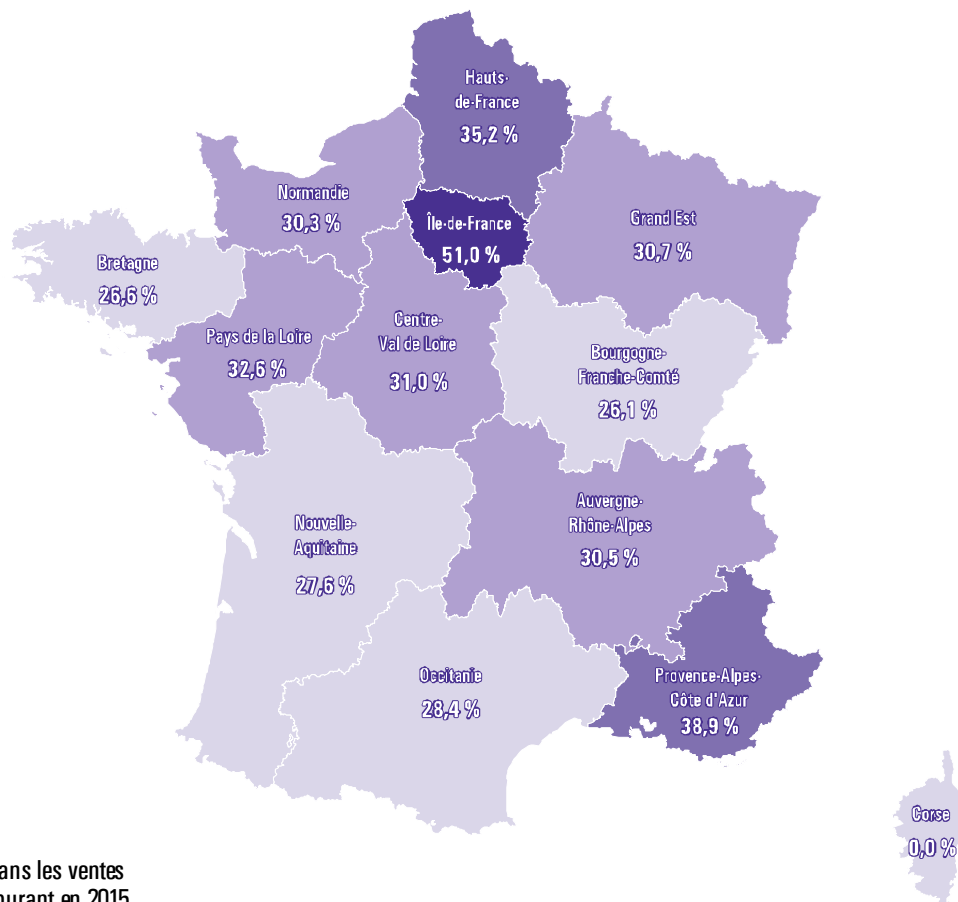
SP98	2014	2015	Évolution
Loire-Atlantique	40 268	44 790	+ 11 %
Maine-et-Loire	19 922	23 380	+ 17 %
Mayenne	6 861	8 169	+ 19 %
Sarthe	19 273	19 952	+ 4 %
Vendée	25 469	25 424	- 0 %
<b>Pays de la Loire</b>	<b>111 793</b>	<b>121 713</b>	<b>+ 9 %</b>
France métropolitaine	1 864 144	2 007 771	+ 8 %
Région / France	6,0 %	6,1 %	

SP95-E10 + SP95 + SP98	2014	2015	Évolution
Loire-Atlantique	212 812	213 999	+ 0,6 %
Maine-et-Loire	103 028	104 327	+ 1,3 %
Mayenne	36 902	37 644	+ 2,0 %
Sarthe	94 350	94 084	- 0,3 %
Vendée	128 997	126 802	- 1,7 %
<b>Pays de la Loire</b>	<b>576 089</b>	<b>576 855</b>	<b>+ 0,1 %</b>
France métropolitaine	9 350 502	9 487 889	+ 1,5 %
Région / France	6,2 %	6,1 %	

Unité : m<sup>3</sup>

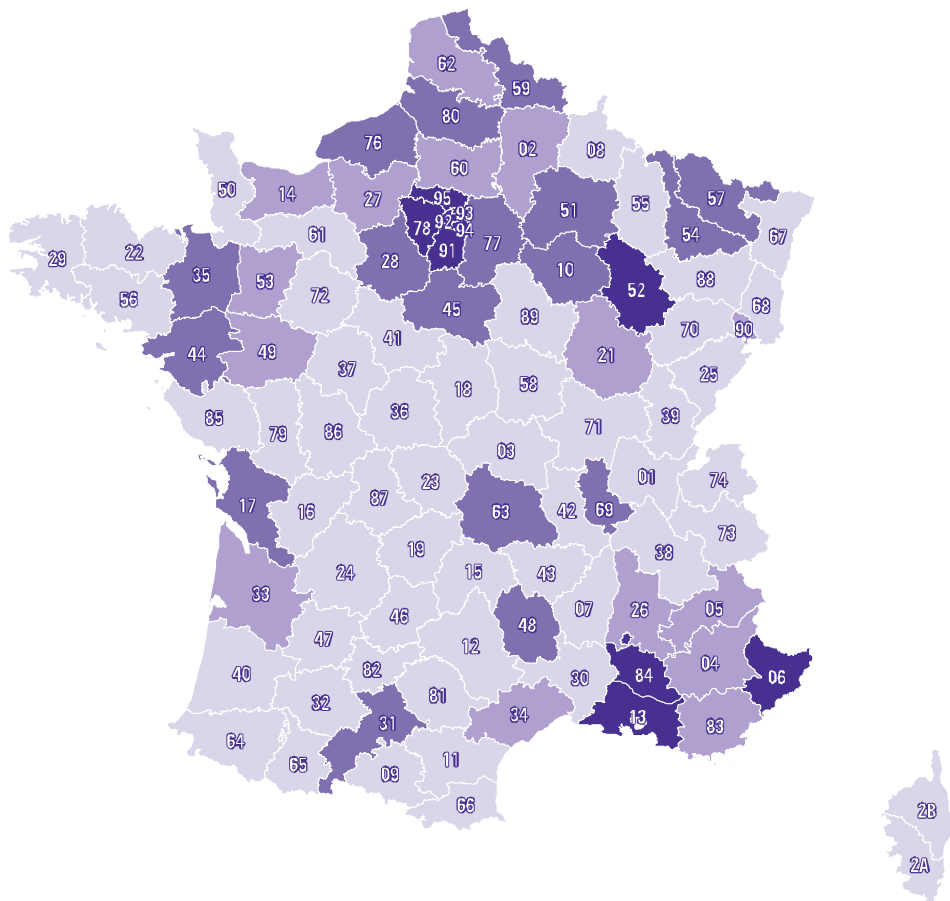
Source : SOeS

### Part du SP95-E10 dans les ventes totales de supercarburant en 2015



Part du SP95-E10 dans les ventes totales de supercarburant en 2015

- Plus de 40 %
- De 35 à 40 %
- De 30 à 35 %
- Moins de 30 %



## 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 plus de 90 % des véhicules essence actuellement en circulation et avec la 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 2015, il a été vendu en moyenne un centime de moins au litre que le SP95. La différence provient en partie d'avantages fiscaux : la TGAP (taxe générale sur les activités polluantes) et la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) du SP95-E10 sont inférieures à celles du 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.