

La situation des transports en Pays de la Loire

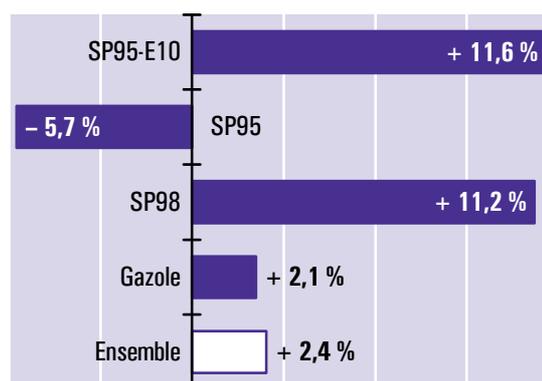
Les ventes de carburants routiers en 2016

En 2016, environ 3,4 millions de m³ 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 6,8 % 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 les flux de personnes que dans l'acheminement des marchandises.

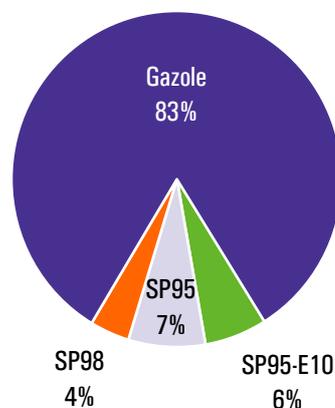
En relation avec la diminution de la consommation unitaire des véhicules et l'achèvement de la phase de rattrapage de catégories particulières d'habitants (femmes et personnes âgées) à l'accès à la voiture, le volume des ventes effectuées dans la région a peu évolué au cours des dernières années.

2016 a fait exception, marquée par un rebond des livraisons (+ 2,4 % par rapport à 2015), conséquence de la nouvelle baisse des prix à la pompe et de la reprise économique. Inédit depuis 1992, le tassement de la part du gazole dans les ventes de carburant, observé en 2015, s'est poursuivi en 2016. Il est appelé à s'amplifier dans les prochaines années en raison de la désaffection croissante des ménages à l'égard des modèles Diesel. Elle s'explique par la volonté gouvernementale de poursuivre la suppression progressive de l'avantage fiscal accordé au gazole pendant plusieurs décennies et par la mise en place de la prime à la conversion.

Évolution entre 2015 et 2016
des ventes de carburants routiers



Répartition des ventes
de carburants routiers en 2016



Source : SDES

1 – Les caractéristiques géographiques des ventes de carburants routiers en 2016

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

En 2016, les livraisons de carburants routiers (hors GPL et GNV dont les ventes régionales et départementales ne sont pas connues) se sont élevées à 3,43 millions de m³ dans les Pays de la Loire. Ce volume de vente a représenté 6,8 % 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 métropolitaine¹.

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 distances². 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 2016, chaque habitant de France métropolitaine a consommé en moyenne 0,78 m³ de carburants routiers. Ce ratio a atteint son plancher en Île-de-France (0,49 m³ 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 quatrième rang avec 1,15 m³ de carburant livré par habitant, derrière la Haute-Marne (1,33 m³), la Drôme (1,27 m³) et la Charente (1,16 m³).

Ventes de carburants routiers en 2015 et 2016

	2015	2016	Évolution
Loire-Atlantique	1 156 949	1 181 222	+ 2,1 %
Maine-et-Loire	617 953	640 166	+ 3,6 %
Mayenne	280 094	281 138	+ 0,4 %
Sarthe	535 613	546 409	+ 2,0 %
Vendée	754 255	777 194	+ 3,0 %
Pays de la Loire	3 344 864	3 426 130	+ 2,4 %
France métropolitaine	50 449 786	50 677 401	+ 0,5 %
Région / France	6,6 %	6,8 %	

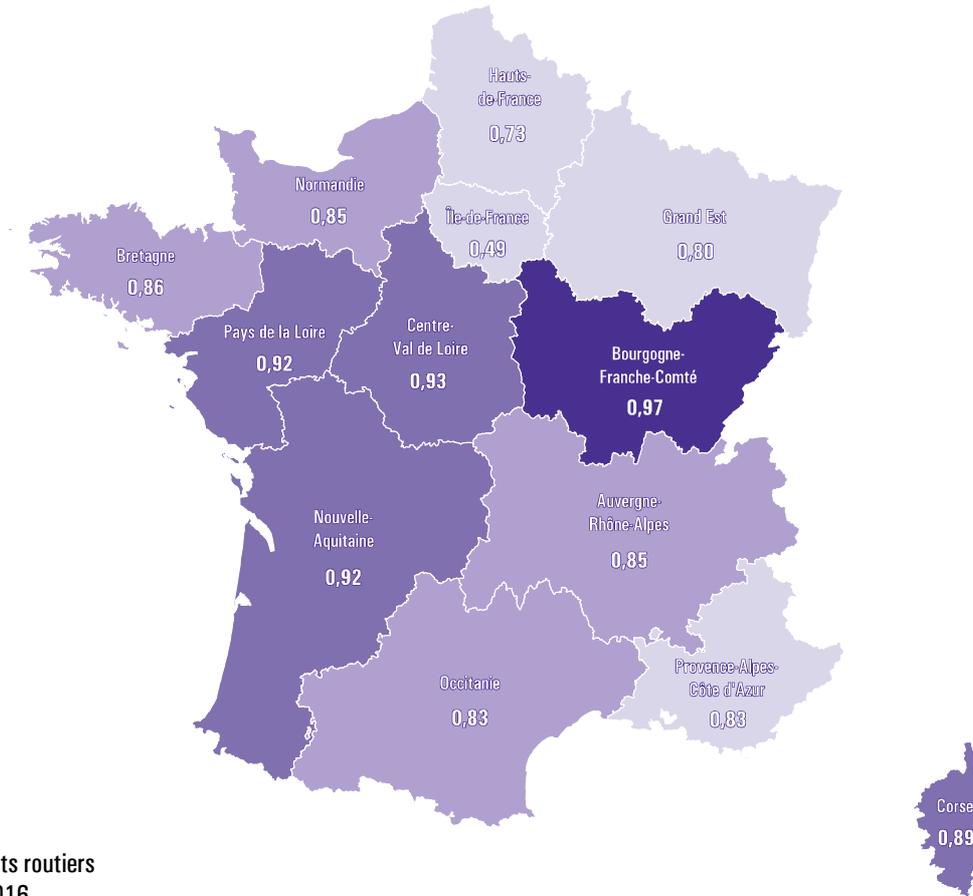
Unité : m³

Source : SDES

¹ 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.

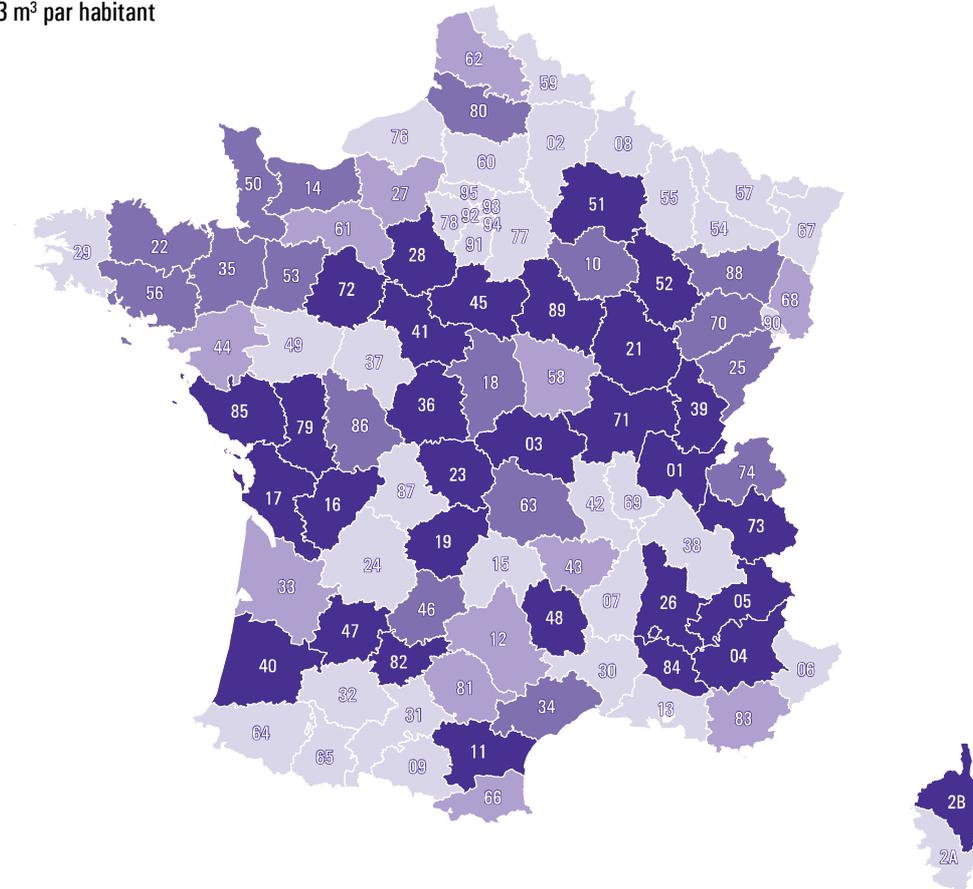
² Voir la publication suivante : http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ac_no_212_-_trm_2016.pdf

Ventes de carburants routiers par habitant en 2016



Vente de carburants routiers par habitant en 2016

- 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

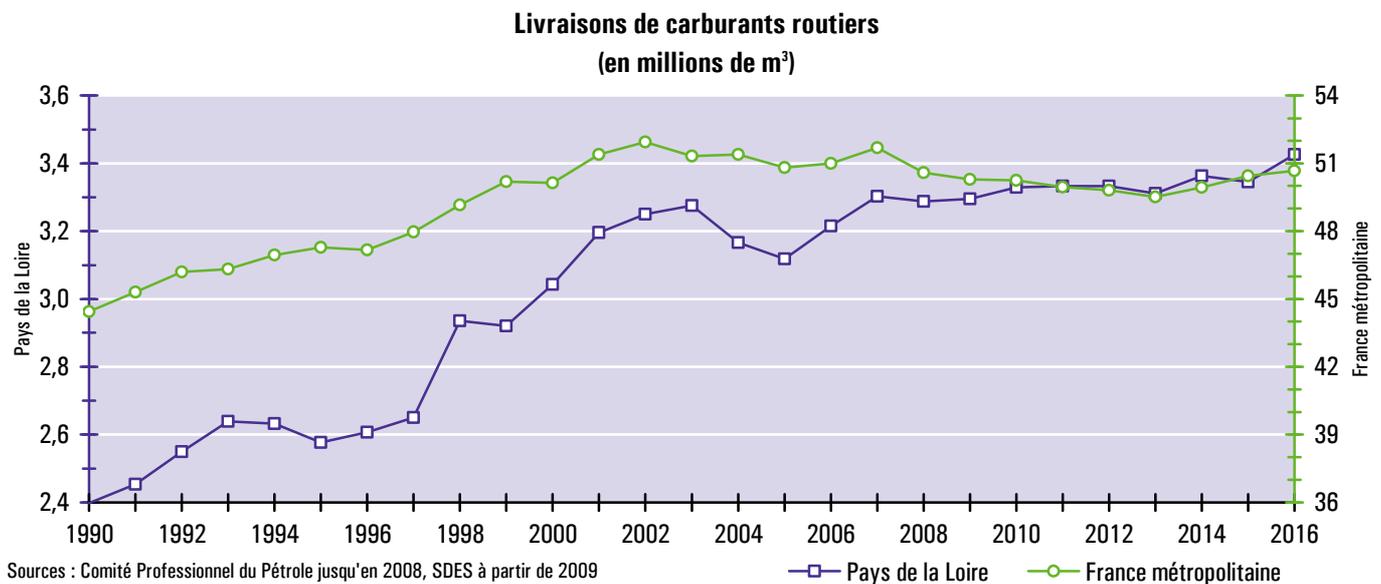


2 – L'évolution temporelle des ventes de carburants routiers

Sur longue période, les livraisons de carburants ont faiblement progressé

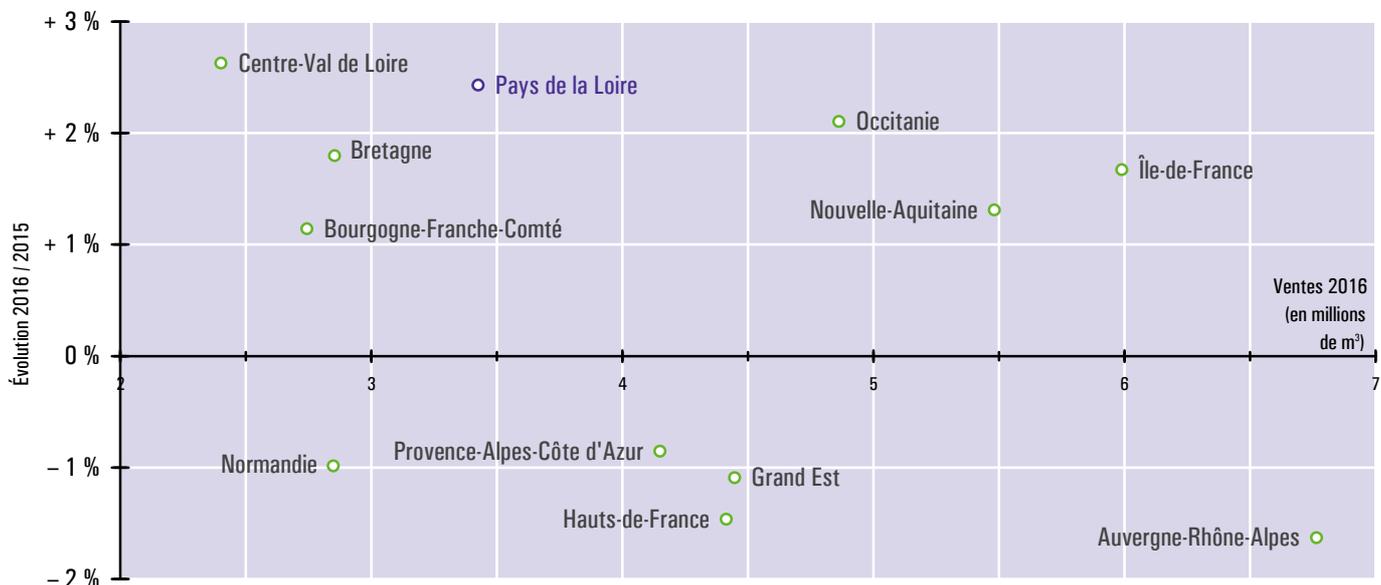
Au cours des vingt-cinq dernières années, les ventes de carburants routiers se sont accrues à un rythme modéré en France métropolitaine (+ 0,5 % en moyenne annuelle). Dans les Pays de la Loire, l'évolution a été plus forte (+ 1,4 % par an), particulièrement jusqu'en 2003, de par le dynamisme démographique 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 m³.

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 fortement diminué depuis 1990 (- 23 %). 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 les fortes variations des cours du pétrole et plus récemment du développement des ventes de véhicules propres (voitures hybrides et électriques).



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, 6,1 litres aux 100 km contre 7,3 litres), a contribué à faire baisser mécaniquement la consommation unitaire globale.

Évolution entre 2015 et 2016 des ventes de carburants routiers



Source : SDES (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 6,8 % en 2016. Cette évolution peut s'expliquer par plusieurs phénomènes :

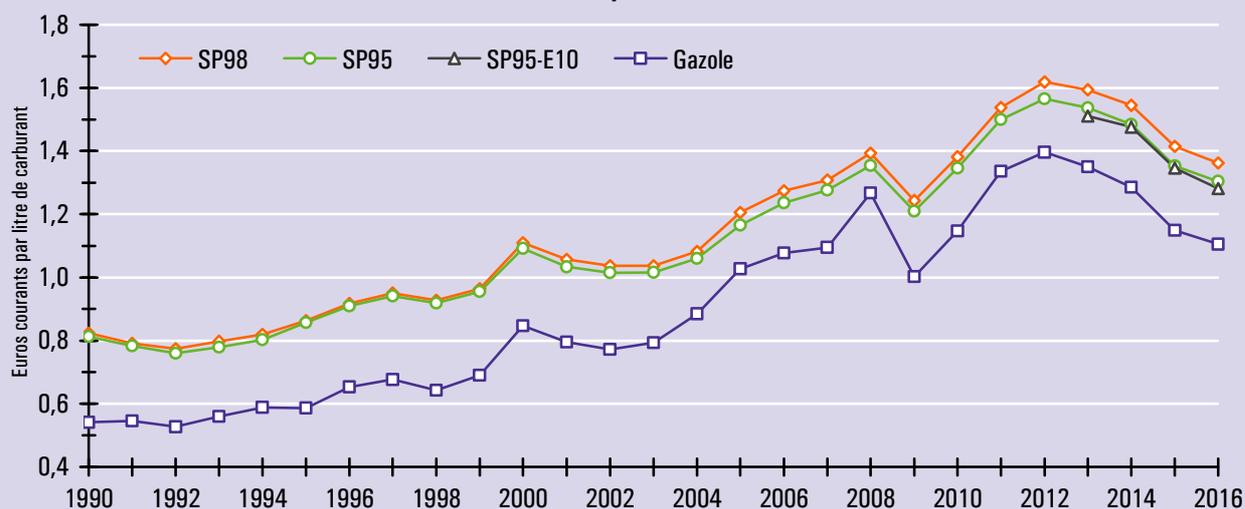
- la croissance démographique du territoire régional, pérenne car basée sur deux moteurs équilibrés (excédent des naissances sur les décès et flux migratoires positifs), est supérieure à celle observée en moyenne dans les autres régions françaises ;
- les Pays de la Loire bénéficient d'un environnement 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 Corse) qui a connu depuis vingt ans la progression la plus rapide de ses flux routiers de fret ;
- entre les recensements de la population de 1990 et 2014, 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 2016

En 2016, pour la quatrième année consécutive, les prix à la pompe ont reculé en France métropolitaine (hors Corse) par rapport à l'année précédente : – 3,8 % pour le gazole, – 3,6 % pour le super SP95, – 3,7 % pour le super SP98 et – 4,8 % pour le super SP95-E10. En euros courants, les tarifs de 2016 sont voisins de ceux en vigueur en 2007 et en 2008, avant le déclenchement de la crise économique.

Le gazole est demeuré le carburant le moins onéreux. En moyenne sur l'année 2016, son prix a été 15 % plus faible que le SP95 (20 centimes d'écart) et 19 % 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 2016, le prix du baril de pétrole a décliné en raison d'une offre excédentaire, alimentée par les difficultés de l'OPEP à s'entendre sur un gel de ses quotas de production. Exprimé en dollar, il s'est établi en moyenne à 44 \$, soit un recul de 16 % par rapport à 2015. L'amplitude des cours a toutefois été importante (de 31 \$ en janvier à 54 \$ en décembre), sous l'effet de la signature inespérée, en fin d'année, d'un accord sur un repli de la production. Libellé en euros, le cours du pétrole a également diminué de 16 % comparé à 2015, en raison de la stabilité du taux de change de la monnaie européenne.

3 – La répartition des ventes par type de carburant en 2016

L'enquête du SDES (cf. méthodologie en pages 11 et 12) fournit les livraisons départementales de carburant selon cinq catégories : le gazole routier et les quatre variétés de supercarburants sans plomb actuellement mis en vente (le SP95-E10, le SP95, le SP98 et l'E85). Le super plombé, retiré du marché français en 1999, a été remplacé 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). La commercialisation du super ARS a pris fin en 2005.

La part de marché du gazole dépasse 80 % des ventes ...

Le gazole, dont les gaz d'échappement sont classés cancérigènes par l'Organisation mondiale de la santé, est majoritaire depuis 1990 dans les Pays de la Loire. Sa part s'est accrue en continu de 1993 à 2014. En 2016, il a représenté 82,5 % des ventes régionales, contre 80,6 % en France métropolitaine.

Ventes de carburants routiers en 2016

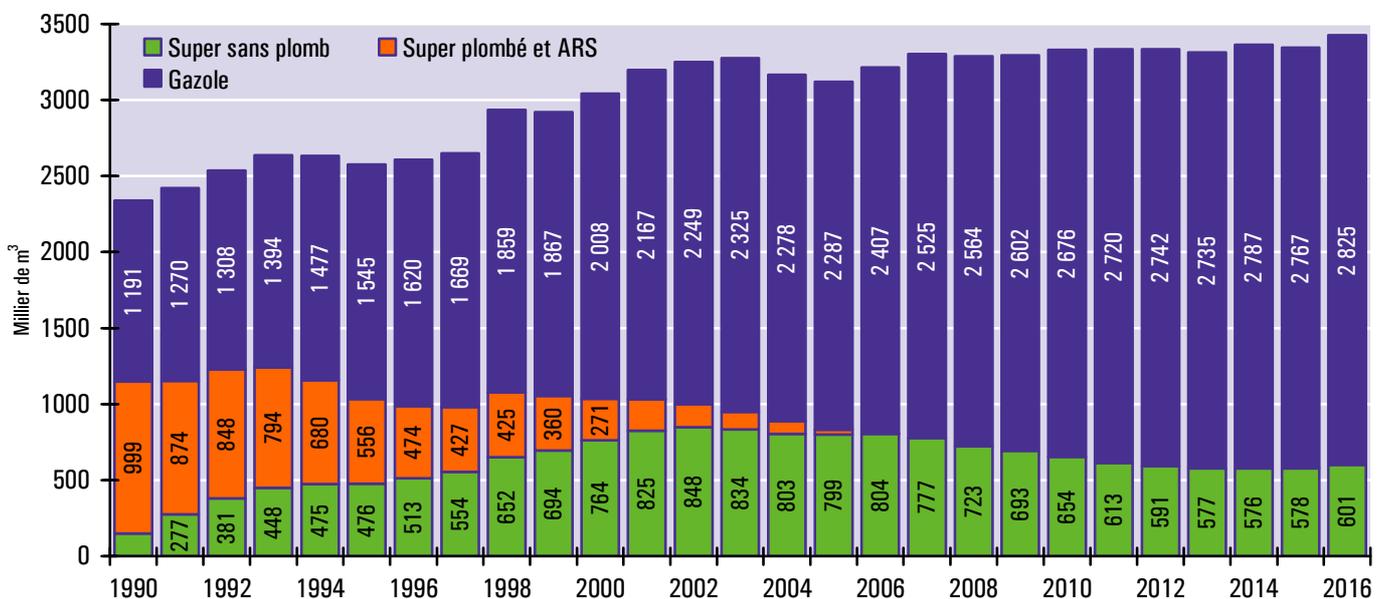
	Gazole	SP95-E10	SP95	SP98	E85	Ensemble
Loire-Atlantique	957 726	90 268	82 691	49 159	1 377	1 181 222
Maine-et-Loire	532 311	41 283	39 138	26 857	577	640 166
Mayenne	242 239	13 393	16 715	8 759	32	281 138
Sarthe	447 874	29 878	45 551	22 735	372	546 409
Vendée	644 993	35 467	67 827	28 150	758	777 194
Pays de la Loire	2 825 143	210 289	251 922	135 659	3 116	3 426 130
France métrop.	40 867 141	3 496 940	4 047 978	2 169 375	95 966	50 677 401
Région / France	6,9 %	6,0 %	6,2 %	6,3 %	3,2 %	6,8 %

Unité : m³

Source : SDES

La diésélisation du parc concerne toutes les catégories de véhicules. En Pays de la Loire, d'après les estimations du SDES, 72 % du parc en circulation des voitures particulières roule au gazole, contre 69 % en France métropolitaine. Au niveau national, cette part atteint 95 % parmi les véhicules utilitaires légers (VUL) et dépasse 99 % au sein du parc roulant de véhicules lourds (camions, tracteurs routiers, autobus et autocars).

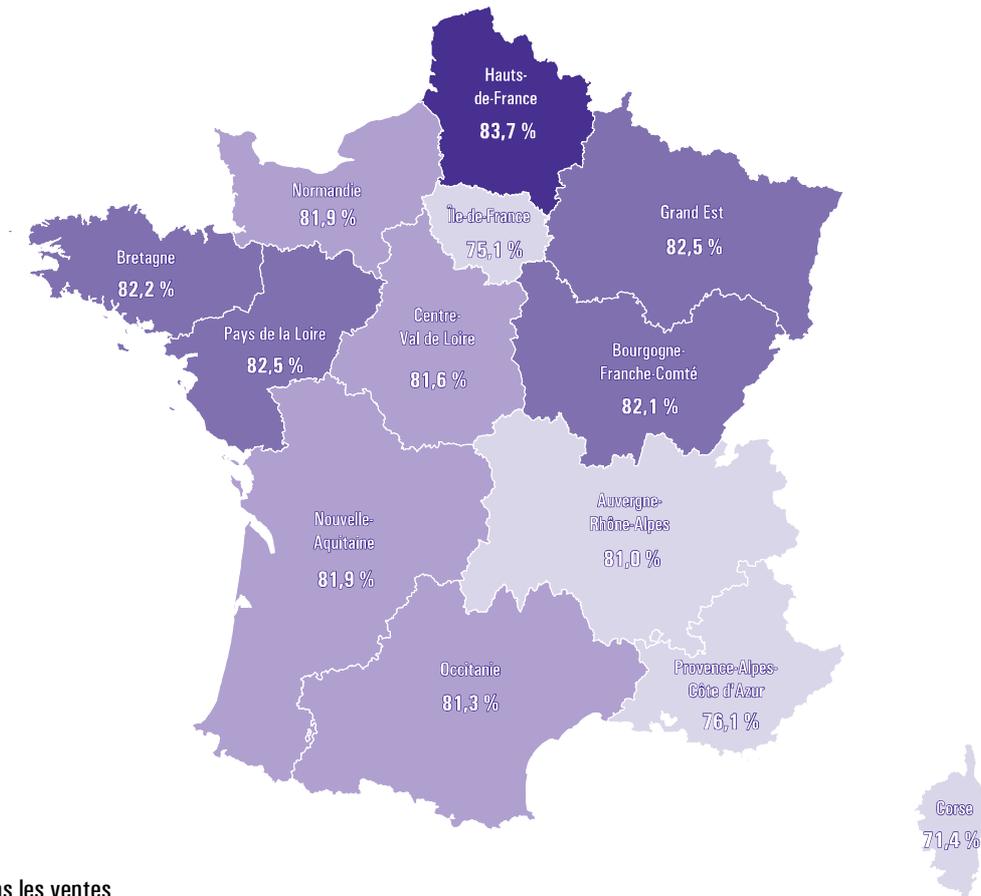
Structure des ventes de carburants routiers en Pays de la Loire



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

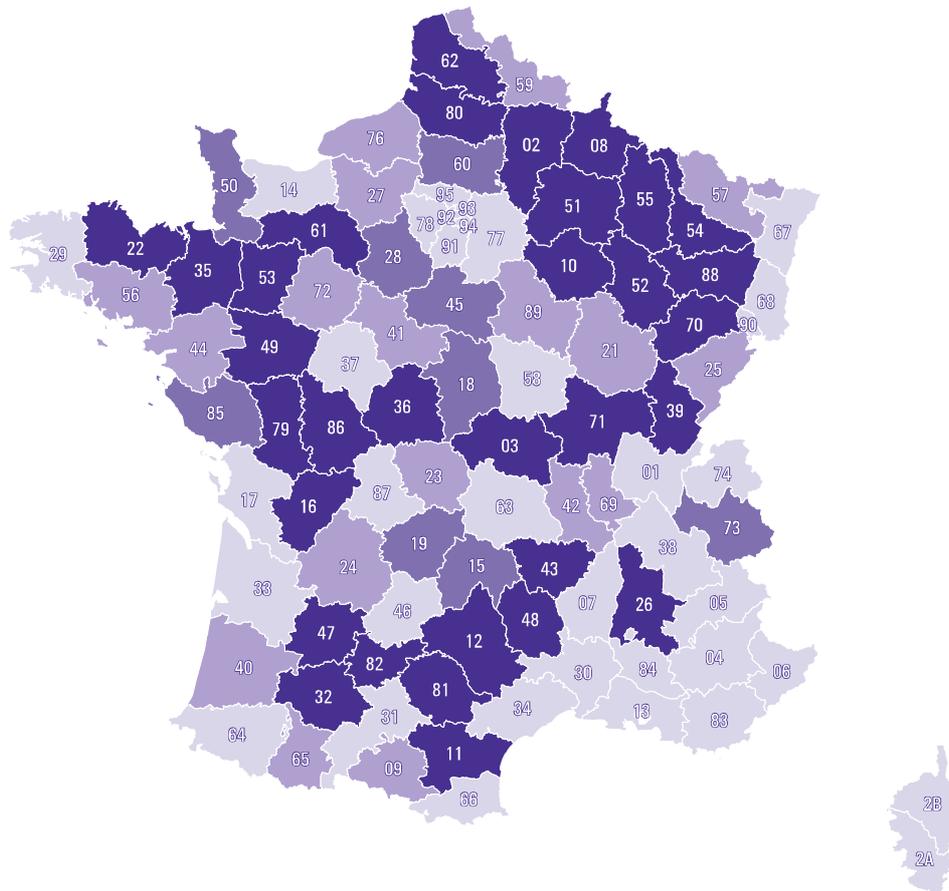
En Pays de la Loire, comme sur une large part du territoire français, il est observé une corrélation forte entre le niveau des ventes par habitant et l'intensité du recours au gazole. C'est ainsi dans les départements ruraux caractérisés par des distances de déplacements élevées (notamment celles pour 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 2016



Part du gazole dans les ventes totales de carburant routier en 2016

- 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

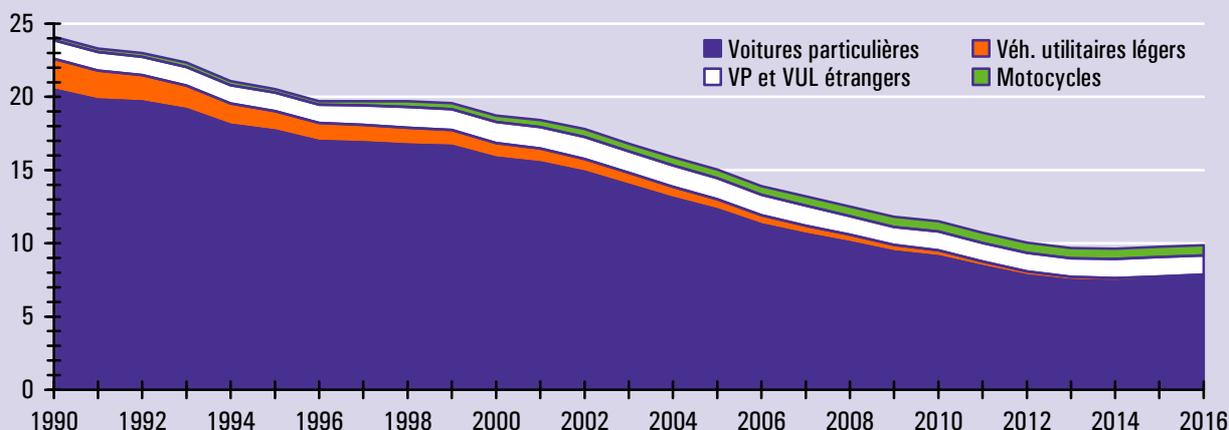
Le SDES établit chaque année, dans le cadre de l'élaboration des comptes des transports de la Nation, un bilan de la circulation. Ce document numérique, disponible sur le site du ministère¹, fournit, à partir de sources statistiques diverses (CCFA, Cerema, Asfa, Kantar-Worldpanel, TNS-Sofres, CPDP) la 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 SDES, présentés ci-dessous, révèlent la marginalisation du supercarburant et la part croissante de la voiture particulière dans les ventes de gazole.

78 % 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)

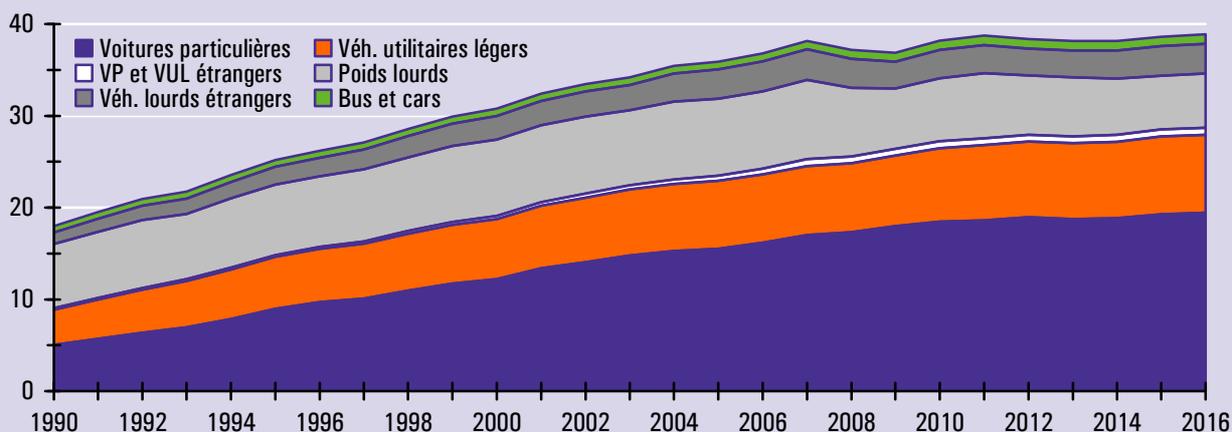


Sources : SDES - Bilan de la circulation d'après CCFA, Cerema, Asfa, Kantar-Worldpanel, TNS-Sofres, CPDP

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 m³)



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

¹ Le document se trouve ici : [http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Themes/Transports/Comptes des transports/2016/Annexes G - Bilan de la circulation.xls](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Themes/Transports/Comptes_des_transports/2016/Annexes_G_-_Bilan_de_la_circulation.xls)

... mais a légèrement diminué en 2015 et en 2016 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). Depuis deux ans, 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 d'ici 2021 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.

En 2016, les livraisons de gazole se sont certes accrues de 2,1 % dans les Pays de la Loire, allant à contre-courant de l'évolution nationale (- 0,2 %). Néanmoins, après vingt-deux années de hausses consécutives, la part de marché du carburant leader (82,5 %) a, comme en 2015, diminué de deux dixièmes de point.

Les livraisons totales de supercarburant ont augmenté de 4,0 %. Il s'agit de la plus forte hausse depuis celle de 1998. La baisse des ventes de SP95 s'est prolongée (- 6 % en 2016 après - 13 % en 2015, - 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 12 % et de 11 % en 2016.

Le SP95-E10 contribue désormais à plus d'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 2016, représentant 35 % des ventes régionales de supercarburants, en progression de deux points par rapport à 2015, contre 36 % 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 2016, il était proposé à la vente dans 60 % des stations-services françaises, trois points de plus qu'un an auparavant.

Ventes de carburants routiers en 2015 et 2016

Gazole	2015	2016	Évolution
Loire-Atlantique	942 642	957 726	+ 1,6 %
Maine-et-Loire	513 626	532 311	+ 3,6 %
Mayenne	242 357	242 239	- 0,0 %
Sarthe	441 093	447 874	+ 1,5 %
Vendée	627 454	644 993	+ 2,8 %
Pays de la Loire	2 767 172	2 825 143	+ 2,1 %
France métropolitaine	40 961 895	40 867 141	- 0,2 %
Région / France	6,8 %	6,9 %	

SP95-E10	2015	2016	Évolution
Loire-Atlantique	85 570	90 268	+ 5 %
Maine-et-Loire	33 647	41 283	+ 23 %
Mayenne	11 420	13 393	+ 17 %
Sarthe	25 348	29 878	+ 18 %
Vendée	32 445	35 467	+ 9 %
Pays de la Loire	188 430	210 289	+ 12 %
France métropolitaine	3 239 804	3 496 940	+ 8 %
Région / France	5,8 %	6,0 %	

SP95	2015	2016	Évolution
Loire-Atlantique	83 864	82 691	- 1 %
Maine-et-Loire	47 300	39 138	- 17 %
Mayenne	18 111	16 715	- 8 %
Sarthe	49 082	45 551	- 7 %
Vendée	68 933	67 827	- 2 %
Pays de la Loire	267 289	251 922	- 6 %
France métropolitaine	4 240 314	4 047 978	- 5 %
Région / France	6,3 %	6,2 %	

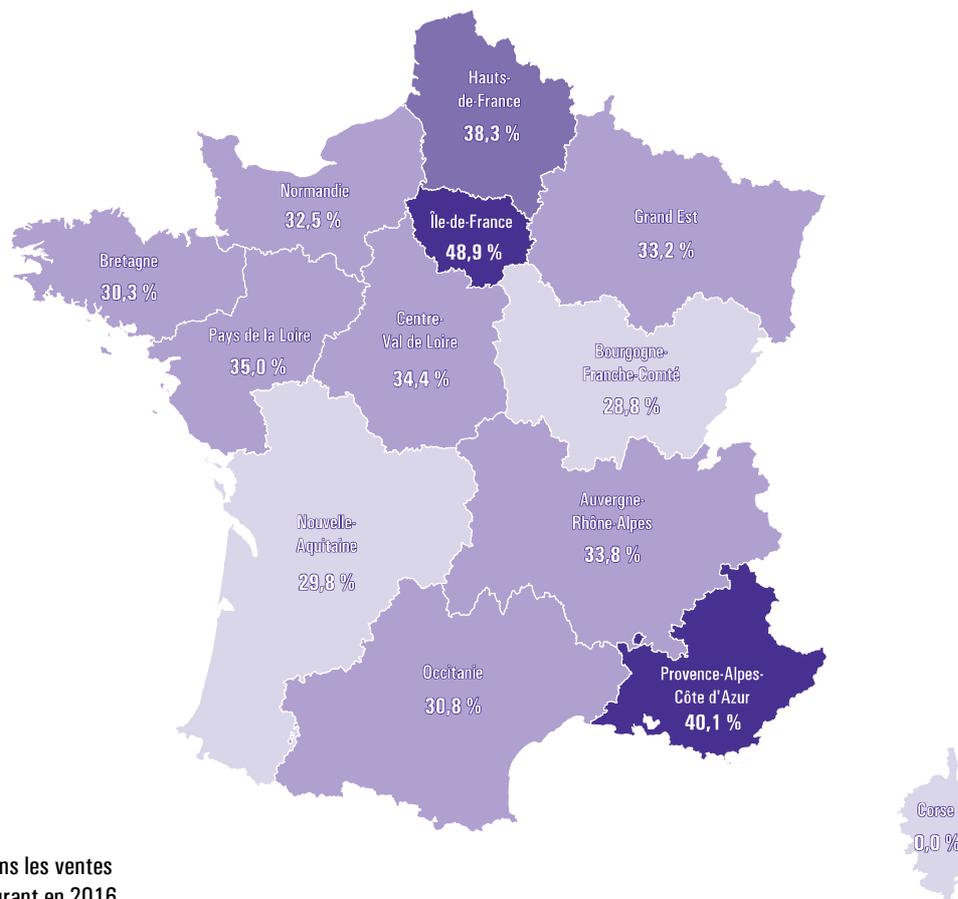
SP98	2015	2016	Évolution
Loire-Atlantique	44 873	49 159	+ 10 %
Maine-et-Loire	23 380	26 857	+ 15 %
Mayenne	8 207	8 759	+ 7 %
Sarthe	20 090	22 735	+ 13 %
Vendée	25 424	28 150	+ 11 %
Pays de la Loire	121 972	135 659	+ 11 %
France métropolitaine	2 007 772	2 169 375	+ 8 %
Région / France	6,1 %	6,3 %	

Superéthanol E85	2015	2016	Évolution
Loire-Atlantique		1 377	
Maine-et-Loire		577	
Mayenne	Non disponible	32	
Sarthe		372	
Vendée		758	
Pays de la Loire		3 116	
France métropolitaine		95 966	
Région / France		3,2 %	

Unité : m³

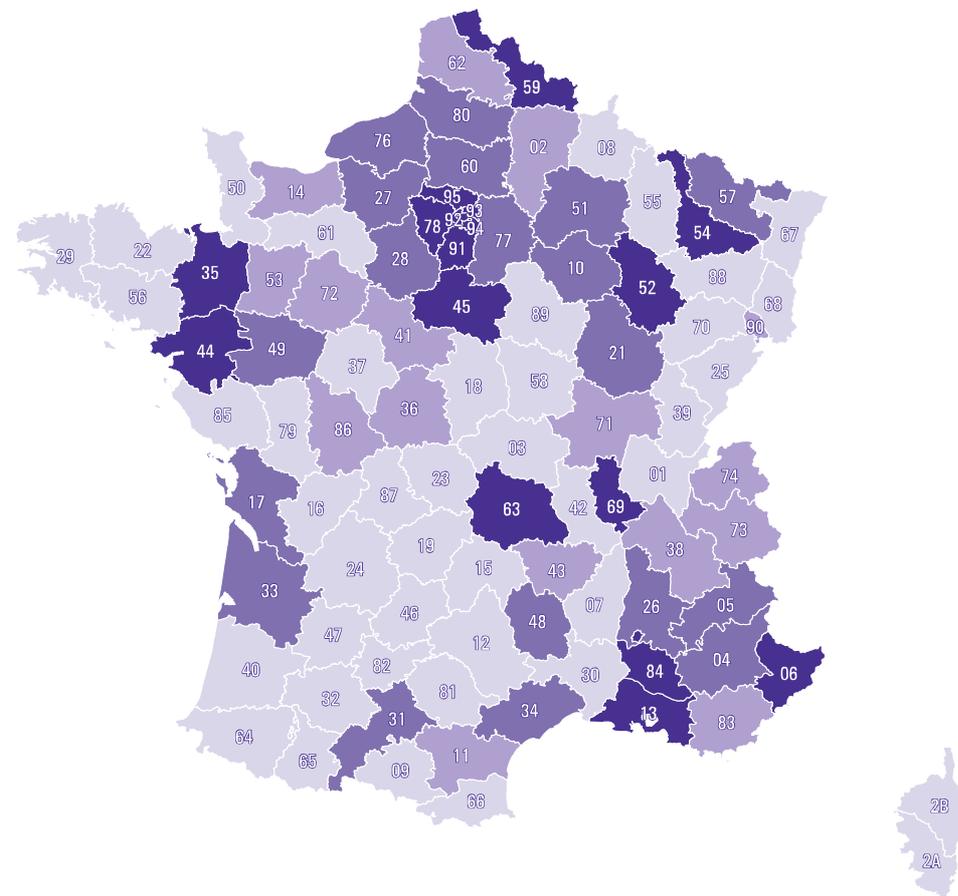
Source : SDES

Part du SP95-E10 dans les ventes totales de supercarburant en 2016



Part du SP95-E10 dans les ventes totales de supercarburant en 2016

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



Le supercarburant SP95-E10

Depuis le 1^{er} 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 95 % 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 2016, il a été vendu en moyenne deux centimes 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 SDES 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 suspendre l'envoi de leurs statistiques mensuelles de vente, le CPDP n'a plus été en mesure de diffuser à l'échelle régionale et départementale les livraisons françaises de produits pétroliers. En 2010, au sein du ministère en charge des transports, le Service de la donnée et des statistiques (SDES), en accord avec la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), a décidé de reprendre la collecte des données départemen-

talises sous la forme d'une enquête annuelle. 2009 a constitué le premier millésime recueilli par l'enquête dans sa nouvelle version. En 2016, le SDES a délégué la collecte des données au CPDP.

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 de la France en produits pétroliers.

Objectifs

L'enquête permet de connaître 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, Agence Internationale de l'Énergie). Elle permet également d'établir des statistiques régionales de consommation d'énergie et d'émissions de GES, utilisées lors de la mise en œuvre de la loi n° 2010-788 dite Grenelle II, portant engagement national pour 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. En particulier, les ventes de supercarburants incluent désormais celles de superéthanol E85, qui n'étaient pas disponibles par département dans les résultats publiés par le SDES avant 2016.

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 CPDP, puis à renvoyer par courriel. Les entrepôts qui ont transmis au fil de l'eau leurs données pour chacun des douze mois de l'année sont dispensés de l'enquête. 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 au SDES 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.