

<http://ugtg.org/spip.php?article581>



Repères sur la formation des prix des carburants

- Dossiers - Prix des carburants -



Date de mise en ligne samedi 4 octobre 2008

Copyright © UGTG.org - Tous droits réservés

Les marges amont

Si le prix du pétrole brut est fixé par le marché en fonction de l'offre et de la demande, il est aussi fonction de la qualité du brut considéré et varie dans une fourchette de 5 à 10% autour de l'un des trois bruts de références cotés sur les marchés internationaux :

- ▶ le pétrole brut de type WTI (West Texas Intermediate) traité au Nymex de la bourse de New-York,
- ▶ le Brent (brut de la mer du Nord) traité à l'IPE (International Petroleum Exchange) de la bourse Londres,
- ▶ le Dubaï au Moyen-Orient.

La marge amont correspond pour la compagnie à la différence entre le prix de vente du brut et l'ensemble des coûts associés à sa production, à savoir le coût technique de production (exploration, développement et exploitation) et l'ensemble des impôts dus à l'Etat hôte.

Le coût technique peut varier de 2 à 3 \$/b pour le Moyen-Orient à 12 \$/b pour certains gisements difficiles de la mer du Nord. Les impôts sont généralement proportionnels à la rente minière, différence entre le prix de vente du brut et son coût technique de production. Ses impôts sont compris suivant les pays entre 30% et 90% de la rente. Exemple : pour un brut vendu à 30 \$/b, produit à 8 \$/b dans un pays avec une fiscalité de 60%, la marge amont de la compagnie sera de 8,8 \$/b (40% de 22\$).

On notera que dans certains pays du Moyen-Orient où le pétrole est plus facile d'accès, la marge amont est fixe et définie au préalable entre la compagnie et le pays hôte ; elle varie le plus souvent autour de 2 \$/b.

Les marges de raffinage

L'activité de raffinage consiste à produire divers produits finis (essences, kérosènes, gazoles, fiouls domestiques, fiouls lourds...) à partir de pétrole brut.

Les produits pétroliers font l'objet de cotations sur des marchés régionaux (marché de Rotterdam pour l'Europe du Nord, marché de Gênes-Lavéra pour la Méditerranée). Compte tenu des échanges de produits, ces marchés régionaux peuvent toutefois être étroitement liés et connaître des évolutions parallèles. C'est en particulier le cas du marché de Rotterdam et du marché nord-américain. Ainsi, au printemps 2000, les tensions sur les essences issues d'une situation de stocks bas et de changements de spécifications techniques aux Etats-Unis ont tiré à la hausse le marché européen

Les produits sortant de raffinerie sont liés : pour une configuration donnée, une unité ne possède que peu de flexibilité pour influencer sur son éventail de produits en sortie. Aussi, l'indicateur économique habituellement retenu pour le raffinage est la marge brute de raffinage. _ Celle-ci résulte de la différence entre la moyenne pondérée des cotations des produits sortants et le prix du brut entrant.

Ces dernières années, les marges pour une unité moyenne, caractéristique de l'équipement des raffineries françaises, travaillant à partir de brent de mer du nord, ont fluctué autour d'une valeur typique de 20 Euros/t.

Marges brutes de raffinage sur brent (en Euros/t - modèle DIREM)

1999	2000	2001	2002	2003	2004
11,3	29,1	20,7	11.0	21.0	29.0

Ces marges historiquement faibles avant 2000, n'ont pas encouragé les investissements dans le secteur du raffinage qui ont essentiellement limités aux exigences réglementaires (diminution continue de 1994 à 1998 pour le raffinage français).

Les très fortes exigences européennes pour l'échéance 2005 ont redonné une certaine dynamique aux investissements, ne serait-ce que pour assurer la pérennité de l'outil de raffinage. Ainsi les investissements pour la mise aux spécifications des essences et des gazoles sont passés de façon presque linéaire de 200 millions d'euros en 2000 à 700 millions estimés en 2005.

La situation a donc évolué. Après la forte restructuration des années 1980, compte tenu de la reprise de la consommation de produits pétroliers liée aux usages peu substituables (transport), il n'est plus possible aujourd'hui de parler de surcapacités globales. En effet, la production européenne est devenue déficitaire dans certains produits à forte croissance, notamment les distillats moyens (gazole, et kérosène en particulier). Ceci est également dû à une diésélisation croissante du parc automobile européen, particulièrement marquée en France.

Cette situation peut créer des tensions spécifiques sur les marchés de certains produits dont les évolutions se découplent très légèrement du prix du brut qui reste quand même le facteur prépondérant. Ces tensions peuvent en effet être aggravées par les évolutions de spécifications techniques des produits qui peuvent aboutir à la création de goulots d'étranglement. Ce fut le cas fin 1999, avec la baisse de la teneur en soufre des carburants (étape 2000 du programme Auto-oil), qui a entraîné une très forte hausse relative du gazole. Ce fut également le cas au printemps 2000 avec l'introduction de nouvelles spécifications sur les essences aux Etats-Unis. C'est d'ailleurs cette situation particulière de tension sur les essences qui explique, avec la montée du prix du brut, le redressement des marges de raffinage au premier semestre 2000. La chute du cours du brut les années suivantes a contribué à une forte baisse de la marge en 2002. La remontée spectaculaire du prix du brut en 2003 et 2004, et la demande très forte, ont contribué à revenir en 2004 à un niveau de marge historique avec un prix hors taxe du gazole en fin d'année supérieur à celui de l'essence.

Malgré ces marges satisfaisantes, les prochaines années devraient pourtant voir des investissements simplement ajustés pour satisfaire le nouveau niveau de soufre dans les fiouls domestiques et les carburants prévus pour 2008 et 2009. La décision de la Commission Européenne d'introduction progressive des carburants sans soufre dès 2005 a d'ailleurs provoqué une anticipation des investissements.

Les marges de transport-distribution

Les marges de transport-distribution couvrent les frais d'acheminement des produits vers les stations services ainsi que les coûts de commercialisation des carburants (réseaux). Ces différents coûts sont largement indépendants des cotations des produits sur les marchés de gros (Rotterdam).

Les marges de transport-distribution reflètent essentiellement les conditions de concurrence dans des marchés nationaux voire locaux. Sur les 12 derniers mois, ces marges se sont élevées en France à 5 cEuros/l pour l'Eurosuper et 6 cEuros/l pour le gazole.

Ces marges se situent à un niveau nettement inférieur à la moyenne communautaire. Ceci reflète une situation atypique du marché français, caractérisé par le poids devenu prépondérant des grandes surfaces dans la distribution de carburants (54,0% des ventes nationales de carburants en réseaux en 2003).

On observe des phénomènes analogues dans d'autres pays européens, avec une place croissante prise par les grandes surfaces, s'accompagnant d'une guerre des prix. C'est le cas au Royaume-Uni et en Allemagne depuis 2000 notamment. La France et le Royaume-Uni affichent désormais les prix HTT à la pompe les plus bas.

D'autres pays semblent, en revanche, conserver une situation moins concurrentielle que le marché français (Italie, Pays-Bas notamment).

DGEMP/DIREM

© Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, 04/03/2005