



SYNTHESE

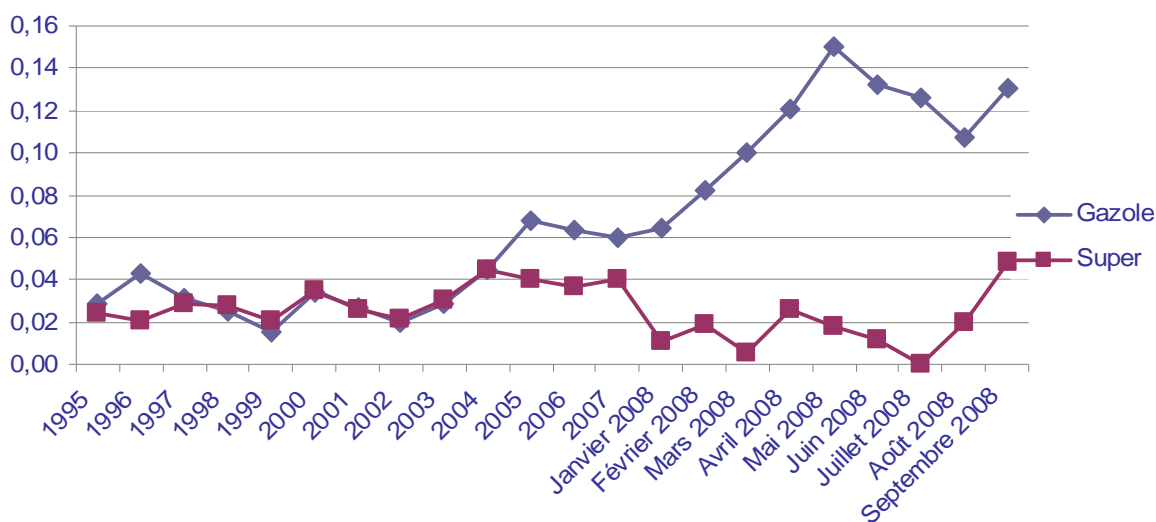
Quand un consommateur français achète du carburant à la pompe, ou du fioul domestique, le prix payé est l'exacte addition des postes suivants : le prix du baril de brut + la marge de raffinage + la marge de distribution + la TIPP + la TVA.

Le présent dossier vise principalement à examiner un segment du prix qui est la marge de raffinage.

Le tableau ci-dessous montre que cette marge, pour le diesel, a nettement augmenté à partir de 2005 puis a littéralement flambé au cours du premier semestre 2008 (de 6 à 15 centimes au litre entre janvier et mai). A elle seule, sur cinq mois, la marge de raffinage a généré une augmentation de près de 10 centimes sur le prix payé par le consommateur de diesel. Depuis quatre mois, cette marge a diminué mais reste à un niveau qui est historiquement très élevé.

Cette augmentation de la marge sur le diesel s'applique en fait à tous les produits pétroliers regroupés sous la catégorie des distillats moyens (diesel, fioul domestique et kérosène) qui est techniquement distincte de celle du distillat léger (essence super) et du distillat lourd (fioul industriel, produits parapétroliers).

EVOLUTION DE LA MARGE EUROPEENNE DE RAFFINAGE DU GAZOLE ET DU SUPER En centimes par litre de carburant vendu



Source : UFC-Que Choisir d'après données EIA – Official Energy Statistics from the US Government.

La marge de raffinage est strictement déconnectée de l'évolution du prix du baril comme le montre le cas de l'essence (ou super) qui n'a pas connu d'augmentation de cette marge alors que le prix du brut a explosé.

Le facteur qui détermine l'évolution de la marge est en fait la tension quantitative sur le marché européen du raffinage, soit le rapport entre la demande des consommateurs et les capacités des raffineurs. Il apparaît que le taux d'utilisation des capacités de raffinage est passé de 75 % environ au milieu des années 1990 à près de 85 % aujourd'hui, ce qui est très proche du maximum technique que peut réellement soutenir une raffinerie. Ce taux d'utilisation ne permet même pas de couvrir la demande européenne en distillat moyen qui doit de plus en plus avoir recours aux raffineurs russes, ce qui confère à ces derniers un pouvoir de marché qui tire la marge à la hausse. Notre étude fait ainsi apparaître une corrélation statistique entre la tension quantitative et la marge de raffinage, corrélation qui est largement reconnue par les professionnels.



La tension sur l'outil de raffinage a aussi un effet sur le prix du baril de brut. En effet, pour gérer la pénurie de capacité, les raffineurs privilégient un approvisionnement en brut léger dont le rendement offre la plus grande quantité de distillat moyen. La demande européenne de brut léger est donc dynamique tandis que l'offre de ce type de brut arrive à saturation. Le prix du baril léger tend alors augmenter plus vite que celui du brut lourd, l'écart étant passé de un ou deux dollars dans les années 1990 à plus de 6 dollars aujourd'hui.

Nous avons mis en évidence une corrélation statistique entre cet écart de prix brut léger/brut lourd (le « spread ») et la tension sur les capacités de raffinage.

Le manque de capacité de raffinage induit donc pour le consommateur français et européen une augmentation du prix du diesel et du fioul par une croissance de la marge de raffinage et par une croissance spécifiquement importante du prix d'approvisionnement en brut léger.

Si ce constat est assez consensuel, les avis divergent quant aux évolutions futures. Les groupes pétroliers affirment souvent que le regain d'investissement dans le raffinage, couplé à une baisse attendue de consommation, permettra de détendre le marché du raffinage.

Nous avons examiné cet argument en effectuant une étude prévisionnelle à 5 ans qui jauge le rapport entre la demande et les capacités sur le marché européen du distillat moyen. Au niveau des capacités, nous avons exploité le recensement de tous les projets de création à 5 ans qui est proposé par une revue pétrolière de référence. Pour la demande, nous avons repris le prévisionnel de l'Agence internationale de l'énergie et calculé une tendance statistique, ce qui donne des résultats très similaires.

Au final, il apparaît que la tension sur le marché du distillat moyen devrait s'accroître de façon substantielle ce qui, au-delà de l'augmentation du prix du baril, devrait donc induire une hausse et une plus forte volatilité des prix du diesel, du fioul et du kérosène. Par souci de rigueur et de prudence, nous nous refusons à proposer une prévision chiffrée d'augmentation de la marge mais, tels quels, ces résultats augurent une hausse très marquée.

Du point de vue des solutions, nous examinons diverses possibilités. Les groupes pétroliers demandent que les consommateurs et les constructeurs automobiles cessent d'orienter le marché vers le diesel afin de relativiser l'importance du distillat moyen et revendiquent auprès de l'Etat un alignement de la TIPP du gazole sur celle de l'essence.

Cette position nous paraît injuste car elle reporte le problème sur les consommateurs qui, lorsqu'ils ont déjà acheté une voiture diesel, vont devoir supporter une hausse de la fiscalité. Surtout, le diesel reste intéressant pour les ménages car il leur permet de faire des économies de consommation à un moment où le prix flambe.

La seule solution opérationnelle et équitable réside selon nous dans la régulation du secteur du raffinage. L'idée la plus intuitive consisterait à demander une augmentation contraignante des capacités de raffinage en Europe. Cette proposition pose des problèmes pratiques et, surtout, les autorités communautaires risquent de la juger trop interventionniste.

Sur ce point, il semble tout de même évident que les groupes pétroliers doivent prendre un engagement volontaire crédible afin d'assurer un approvisionnement décent du marché. Pour ce faire, ils doivent, non seulement augmenter globalement les capacités de raffinage, mais surtout développer les capacités de conversion qui, en améliorant le rendement des raffineries, permet d'atténuer la tension quantitative et de réduire notre dépendance envers un brut léger qui coûte de plus en plus cher.

Faute d'engagement volontaire, les autorités européennes devront envisager une augmentation contraignante de ces capacités de conversion.



Nous préconisons, de façon complémentaire, une solution plus médiane et déjà proposée sans succès par la Commission européenne. Sur une période indicative de deux ans, l'Union européenne constitue des stocks de produits raffinés en achetant aux opérateurs installés. Ensuite, elle utilise ces stocks pour réguler le marché.

Si le marché est très tendu et que la marge de raffinage est très élevée, la Commission va vendre une partie de ces stocks, ce qui va détendre le marché d'un point de vue quantitatif et faire baisser la marge de raffinage. Une fois celle-ci revenue à un niveau raisonnable l'Union cesse d'écouler des stocks.

Cette politique permet donc d'éviter des situations de surchauffe quantitative, voire de comportement spéculatif, dans un contexte où la marge de raffinage sur le distillat moyen risque d'être de plus en plus volatile.

D'une façon remarquablement prémonitoire, la Commission européenne avait proposé en 2002 une réforme assez analogue à notre proposition qui a été sévèrement retoquée par le Parlement européen. En quelque sorte, notre position consisterait à inciter la Commission à reprendre ce dossier dans un contexte décisionnel, la hausse des prix de l'énergie, qui paraît beaucoup plus favorable qu'en 2002.