ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

carburants

Question écrite n° 105484

Texte de la question

M. Marc Le Fur attire l'attention de M. le ministre du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'État sur les conséquences de l'augmentation du prix de l'essence à la pompe. À 1,507 euro/litre en moyenne, le super sans plomb 95 est à un niveau encore jamais atteint. Le super sans plomb 98 se paye quant à lui 1,542 euro/litre alors que le diesel n'est plus qu'à quelques centimes de son record de juin 2008 (1,469 euro/litre). Une simple constatation de cette augmentation amène à mesurer la part toujours plus grande que les ménages investissent dans leurs factures énergétiques. Cette hausse du prix du pétrole, pénalise grandement les ménages les plus simples qui, surtout en zone rurale, ne peuvent se passer du mode de transport automobile. Il lui semble impératif de considérer à sa juste valeur l'effort financier considérable qu'effectue une part importante de ses concitoyens. C'est pourquoi il souhaiterait connaître les projets du Gouvernement qui permettraient aux ménages les plus défavorisés de faire face à la hausse du prix du carburant.

Texte de la réponse

Les prix à la consommation des produits pétroliers évoluent en fonction des marchés internationaux sur lesquels sont cotés, notamment, le gazole et l'essence. Ces cotations ont suivi l'envolée des cours du baril de pétrole, et ne sont pas compensées par le niveau actuel de l'euro qui contribue à en limiter l'impact. En 2010, la reprise économique, qui s'est confirmée, s'est accompagnée d'une forte augmentation de la demande pétrolière mondiale (+ 2,9 millions de barils par jour), qui a été particulièrement marquée dans la deuxième moitié de l'année. L'offre ayant augmenté moins vite que la demande, un déséquilibre de l'offre par rapport à la demande est apparu avec une réduction des stocks. Même si ceux-ci restent élevés (58 jours en moyenne, contre un niveau habituel de 53 jours), comme les marges de surcapacité de production (5 millions de barils/jour), les cours ont réagi à la hausse, à partir du dernier trimestre 2010. La crainte de tensions sur les approvisionnements pétroliers, en lien avec l'instabilité politique qui affecte un certain nombre de pays d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient, a contribué ensuite à la forte hausse des cours depuis fin janvier 2011. Pour autant, les fondamentaux restent bons et le marché est bien approvisionné. La lutte contre la volatilité des prix des matières premières reste donc une priorité internationale, notamment dans le cadre du Forum international de l'énergie (FIE) et du G20 en 2011. La France, qui assure la présidence du G20 en 2011, en a fait une priorité. Des initiatives visent à permettre une meilleure information des marchés sur la situation et les perspectives de l'approvisionnement mondial, un approfondissement du dialogue entre producteurs et consommateurs et un renforcement de la régulation des marchés financiers dérivés du pétrole. Les services du ministère vérifient régulièrement que les distributeurs répercutent dans leurs prix les évolutions constatées sur les marchés internationaux sans augmenter leur marge brute, qui doit notamment couvrir les coûts des biocarburants et l'obligation des certificats d'économie d'énergie. Le site Internet www.prix-carburants.gouv.fr permet d'identifier les meilleurs prix. Ce site permet de disposer d'une information transparente sur les prix pratiqués dans les stations-service. Le rapport remis par la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) sur la répercussion aux prix des carburants à la pompe, de la baisse des

cours du baril de pétrole intervenue en début du mois de mai 2011 a été rendu public le 30 mai 2011. Ce rapport montre qu'au cours de la première quinzaine de mai, la baisse des cours du pétrole brut a été en grande partie répercutée sur les prix du gazole à la pompe, et peu pour l'essence sans plomb ; le potentiel de baisse semble avoir été peu répercuté par l'ensemble des acteurs. Les services recevront dans les prochains jours les acteurs de la distribution pétrolière. Une revalorisation de 4,6 % du barème kilométrique des frais de voiture et d'essence en faveur des salariés et des travailleurs indépendants qui sont les plus touchés par la hausse des carburants a été décidée le 5 avril 2011 par le Premier ministre. Cela concerne les contribuables qui font usage d'un véhicule dans le cadre de leur activité professionnelle et déclarent les coûts qui en résultent dans leur déclaration d'impôts, sous la rubrique « frais réels ». Le financement de cette mesure, d'un montant total d'environ 115 Meuros, repose sur une contribution assise sur la provision pour hausse des prix constituée à la clôture de l'exercice 2010 par les entreprises intervenant dans le secteur pétrolier. En outre, une nouvelle section concernant les carburants et le fioul, enrichira chaque mois l'Observatoire des prix et des marges de la DGCCRF, par des informations détaillées sur l'évolution des prix du pétrole brut (brent), les produits sortis de raffinerie et de la marge de transport-distribution des carburants et du fioul. À long terme, l'action des pouvoirs publics doit s'inscrire dans la durée et la perspective d'une « transition énergétique » vers une économie décarbonée et moins dépendante des énergies fossiles. Le Gouvernement a lancé, depuis le 1er janvier 2011, la deuxième période du dispositif des certificats d'économies d'énergie. Le système des certificats d'économies d'énergie est un dispositif innovant imposant aux fournisseurs d'énergie (carburants, électricité, gaz, fioul, chaleur, etc.) de développer les économies d'énergie. Les vendeurs d'énergie, appelés les « obligés », s'acquittent de leurs obligations par la détention d'un volume équivalent de certificats. Ils choisissent librement les incitations qu'ils vont entreprendre (prime pour l'acquisition d'un équipement comme une chaudière plus performante par exemple, diagnostic et conseil gratuits en matière de consommation d'énergie) et reçoivent des certificats lorsque ces actions ont un rôle actif et incitatif dans la réalisation par le consommateur de travaux d'économies d'énergie. Ils peuvent aussi obtenir des certificats auprès d'autres acteurs, appelés les « éligibles », auxquels sont délivrés également des certificats en contrepartie des actions qu'ils mènent, comme les collectivités territoriales, l'Agence nationale de l'habitat (Anah) et les bailleurs sociaux. La première période (1er juillet 2006 - 30 juin 2009) a rencontré un vif succès puisque 65,2 TWh d'économies d'énergie ont été enregistrés en 3 ans contre une cible de 54 TWh. Le dispositif des certificats d'économies d'énergie entre à présent dans une phase de maturité et d'accélération, avec un objectif de 345 TWh sur la période 2011-2013, soit une multiplication par plus de 6 des ambitions de la première période. La fixation d'un objectif d'économies d'énergie ambitieux doit favoriser des comportements vertueux et développer le secteur des prestations d'économies d'énergie. La deuxième période voit par ailleurs un élargissement du dispositif : s'y ajoutent les ventes de carburant automobile afin de stimuler davantage les économies d'énergie dans les transports ; le renforcement des actions de lutte contre la précarité énergétique : les fournisseurs d'énergie devront réaliser une part de leurs obligations en faveur de la réduction de la consommation énergétique des ménages les plus défavorisés. Par ailleurs, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, qui s'inscrit dans une logique de développement multimodal et intégré des transports afin de ramener d'ici 2020 les émissions des transports à leur niveau de 1990, de nombreuses mesures ont été mises en oeuvre afin de favoriser les modes de transports alternatifs à la route. Ainsi, pour développer des transports durables et respectueux de l'environnement dans les agglomérations, l'État s'est engagé à multiplier par cinq le kilométrage des réseaux de transport collectif en site propre (TCSP) hors de l'Île-de-France, le faisant ainsi passer de 329 kilomètres à 1 800 kilomètres. En outre, depuis le 1er janvier 2009, et afin d'inciter à l'usage des transports en commun, les entreprises doivent prendre en charge la moitié du coût de l'abonnement des transports collectifs. Cette mesure, mise en place dans les années 80, était auparavant restreinte à l'Île-de-France. Le covoiturage est également encouragé et l'État apportera la sécurité juridique nécessaire à ce mode de déplacement. Un groupe de travail sur les moyens susceptibles d'encourager le covoiturage a été mis en place au niveau national et un guide devrait être publié sur ce sujet.

Données clés

Auteur : M. Marc Le Fur
Circonscription : Côtes-d'Armor (3e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/13/questions/QANR5L13QE105484

Numéro de la question : 105484
Rubrique : Énergie et carburants
Ministère interrogé : Budget, comptes publics, fonction publique et réforme de l'État
Ministère attributaire : Économie, finances et industrie

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 19 avril 2011, page 3797
Réponse publiée le : 21 juin 2011, page 6602