



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

produits pétroliers

Question écrite n° 33648

Texte de la question

M. Michel Liebgott interroge Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi sur le prix des carburants à la pompe. Les sociétés pétrolières n'ont que très partiellement répercuté la baisse des cours du pétrole à laquelle on assiste depuis plusieurs semaines (le baril est passé sous la barre des 100 dollars, contre 147 dollars en juillet). Une étude publiée le 14 octobre par l'association UFC-Que choisir explique que le prix du diesel, le carburant le plus consommé en France, a connu une « inflation historique de 15 % depuis un an » et que cette hausse n'a pas pour seule origine l'envolée de la valeur du baril de pétrole enregistrée cet été. En effet, l'association dénonce les marges de raffinages des compagnies pétrolières. Elles étaient de 13 centimes le litre en septembre contre 6 centimes en 2007 et 2 centimes entre 2000 et 2004. Ainsi, plus de 40 % de l'augmentation du prix du diesel proviendrait de la croissance de cette marge, estime l'association, qui précise qu'à un tel niveau, l'impact du raffinage devient « presque aussi important que celui du cours du baril de brut ». L'association estime « qu'en investissant trop peu dans le raffinage, les groupes pétroliers ont donc créé de fait un rationnement du marché qui a fait monter leur profit et qui induit une flambée du prix payé par le consommateur ». L'association UFC-Que choisir plaide donc pour une gestion européenne des stocks capable de mettre des carburants sur le marché en période de tension pour réduire les marges, et donc les prix et réclame également une relance de l'investissement dans ce secteur. Il lui demande sa position en la matière et lui demande de répondre à la proposition de taxation (5 milliards d'euros sur cinq ans) des « superprofits » de Total pour financer un « plan Marshall » en faveur des transports collectifs et de la recherche-développement dans les énergies alternatives.

Texte de la réponse

Depuis quelques années, le marché des carburants en France et en Europe est marqué par une forte dieselisation du parc automobile qui conduit à déséquilibrer le marché du gazole et à renforcer la dépendance de la France et de l'Europe vis-à-vis de l'étranger pour l'approvisionnement en gazole. Ce phénomène a entraîné une augmentation du prix du gazole sur les marchés internationaux, proportionnellement plus forte que celle de l'essence. Afin de rééquilibrer le marché, UFC-Que choisir propose deux solutions qui ne semblent pas de nature à résoudre les difficultés rencontrées : La régulation des cours par les stocks : l'idée d'utiliser des stocks pour éviter une trop forte envolée des prix en période d'anticipation de crise, déjà évoquée par la commission européenne en 2002 est très complexe à mettre en oeuvre, c'est d'ailleurs à ce titre que cette solution n'avait pas été retenue à l'époque. En outre, une telle solution ne peut améliorer que de façon très ponctuelle un problème conjoncturel mais ne peut en rien résoudre un problème structurel. La constitution ou la reconstitution des stocks peuvent de plus provoquer des tensions supplémentaires sur les prix : L'accroissement, y compris par la contrainte, des capacités de raffinage : le secteur du raffinage en France procède à de lourds investissements qui s'élèvent, selon une estimation de la direction générale de l'énergie et du climat, à 3 500 MEUR sur la période 2006-2010 et se sont notamment traduits par la réalisation d'un hydrocraqueur à la raffinerie de Normandie. Il paraît toutefois difficile d'en accélérer le rythme. Enfin, au cours des dernières années, deux compagnies si son désengagées de leur activité de raffinage en France (BP, Shell),

tendance qui concerne l'ensemble de l'Europe de l'Ouest. Peu de repreneurs potentiels se sont fait connaître, attestant d'une faible attractivité de l'activité de raffinage malgré l'augmentation constatée de la marge de raffinage sur le gazole. Enfin, une taxation des compagnies pétrolières n'est pas envisagée. Elle serait tout d'abord contraire à la volonté du Gouvernement de poursuivre une politique de baisse générale des prélèvements pesant sur les bénéfices des entreprises afin de favoriser leur compétitivité. Une taxe sur le bénéfice des seules entreprises pétrolières présenterait un risque d'inconstitutionnalité au regard du principe d'égalité devant l'impôt. En outre, les résultats annoncés par les entreprises pétrolières françaises concernent leurs bénéfices mondiaux consolidés et non les bénéfices sociaux réalisés par les entreprises exploitées en France, qui sont, en principe, les seuls soumis à l'impôt sur les sociétés françaises. La ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi est particulièrement vigilante pour vérifier que, lorsque les cours internationaux de produits pétroliers baissent, les distributeurs répercutent cette baisse au consommateur. C'est ainsi que depuis le début du mois de juillet, les prix moyens du gazole et de l'essence ont reculé de plus de 40 cEUR/litre.

Données clés

Auteur : [M. Michel Liebgott](#)

Circonscription : Moselle (10^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 33648

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Économie, industrie et emploi

Ministère attributaire : Économie, industrie et emploi

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 octobre 2008, page 9151

Réponse publiée le : 3 février 2009, page 1059