



## Commissariat général au développement durable

# Les ventes de produits pétroliers en 2018

## Résultats par produit et par département (France métropolitaine)

OCTOBRE 2019

En 2018, les ventes de carburants routiers chutent sensiblement (-2,0%). Les ventes de supercarburants progressent de 3,8%, tandis que celles de gazole se replient nettement, de 3,5%. La part du gazole dans la consommation totale de carburants routiers passe en dessous de 80% pour la première fois depuis 2011. Les ventes de fioul domestique, de gaz de pétrole liquéfié (GPL) à usage énergétique et de fioul lourd diminuent de manière significative, alors que celles de gazole non routier restent stables. À l'inverse, les consommations de carburateurs augmentent (+3,6%).

### LE RÉÉQUILIBRAGE DU MARCHÉ ENTRE GAZOLE ET SUPERCARBURANTS SE POURSUIT EN 2018

En 2018, les ventes totales de carburants routiers en France métropolitaine ont sensiblement reculé (-2,0%), mettant ainsi

un terme à quatre années consécutives de hausse (+3,0% entre 2013 et 2017). Un tiers de cette baisse est imputable à la fin de l'année et pourrait s'expliquer par les manifestations des « gilets jaunes », qui se sont traduites par des blocages, la gêne de l'approvisionnement des distributeurs et la probable prudence d'automobilistes, dissuadés d'utiliser leur véhicule dans ce contexte. Au-delà de cet événement conjoncturel, la hausse des prix des carburants, liée majoritairement à celle du prix du pétrole et dans une moindre mesure à celle de la fiscalité, a certainement aussi contribué à limiter leur consommation. Enfin, la hausse de l'écart de prix avec les pays voisins a pu conduire à une augmentation de l'approvisionnement à l'étranger dans les zones frontalières (voir encadré).

Les ventes de gazole fléchissent nettement (-3,5% - tableau 1) et poursuivent leur tendance à la baisse entamée en 2016. La part du gazole dans la consommation totale de carburants routiers passe ainsi en dessous de 80% en 2018

Tableau 1 : les ventes de carburants en 2018 et leur évolution par rapport à 2017

En mètres cubes (m<sup>3</sup>)

	Supercarburants sans plomb (SP)				Total supercarburants	Gazole	Total carburants routiers	Essence Aviation*	Carburateurs*
	Supercarburant 95	SP95-E10	Superéthanol E85	Supercarburant 98					
Marché intérieur (hors pêche et avitaillement)	3 492 044	4 540 199	182 371	2 384 448	10 599 061	39 442 228	50 041 289	-	-
Pêche et avitaillement	2 754	0	0	11 881	14 635	335 210	349 845	-	-
<b>Total</b>	<b>3 494 798</b>	<b>4 540 199</b>	<b>182 371</b>	<b>2 396 328</b>	<b>10 613 696</b>	<b>39 777 439</b>	<b>50 391 135</b>	<b>23 186</b>	<b>8 517 939</b>
<b>Évolution 2018/2017 (en %)</b>	<b>- 7,2</b>	<b>14,2</b>	<b>54,6</b>	<b>1,5</b>	<b>3,8</b>	<b>- 3,5</b>	<b>- 2,0</b>	<b>1,2</b>	<b>3,6</b>

\* Toutes ventes (liaisons civiles intérieures et internationales).

Source : Comité professionnel du pétrole (CPDP)

## Les ventes de produits pétroliers en 2018 – Résultats par produit et par département (France métropolitaine)

**Tableau 2 : répartition des différents carburants dans le total des ventes**

En %

Carburant	2017		2018	
	Part dans le total		Part dans le total	
SP95	36,9	7,4	32,9	7,0
SP95-E10	38,9	7,8	42,8	9,1
Superéthanol E85	1,2	0,2	1,7	0,4
SP98	23,0	4,6	22,5	4,8
<b>Total supercarburants</b>	<b>100,0</b>	<b>20,0</b>	<b>100,0</b>	<b>21,2</b>
Gazole	-	80,0	-	78,8
<b>Total carburants routiers</b>	<b>-</b>	<b>100,0</b>	<b>-</b>	<b>100,0</b>

Source : calculs SDES, d'après CPDP

(- 1,2 point par rapport à 2017), pour la première fois depuis 2011. À l'inverse, celles de supercarburants sont en hausse sensible (+3,8%). En chute continue depuis plus de trente ans, leur part dans les ventes nationales de carburants routiers est repartie à la hausse pour la première fois en 2016, au détriment de celle du gazole. La part des supercarburants poursuit ainsi sa progression en 2018 pour atteindre 21,2% (tableau 2).

La demande de carburants routiers baisse plus rapidement que la circulation routière, reflet sur le long terme de l'amélioration de la performance des véhicules. La circulation sur le territoire national est en effet stable en 2018.

Le dynamisme du marché des supercarburants, comparé à celui du gazole, est la conséquence du recul continu depuis 2013 de la part des moteurs diesel dans les immatriculations de véhicules neufs. En 2017, cette part est devenue inférieure à celle des motorisations essence et, en 2018, elle a encore perdu 8,4 points, à 38,7%. Le rééquilibrage du marché des carburants, notamment stimulé par l'alignement progressif de la fiscalité du gazole sur celle de l'essence, devrait donc se poursuivre dans les années à venir.

### LE SP95 CONTINUE DE RECULER AU PROFIT DES ESSENCES INCORPORANT DAVANTAGE DE BIOCARBURANTS

La croissance des ventes de supercarburants masque des évolutions diverses entre les différents produits. Le SP95 standard poursuit sa chute, reculant de 7,2% en 2018. Il ne représente plus qu'un tiers des ventes de supercarburants, contre près des trois quarts à la fin des années 2000.

Ce déclin reflète les politiques de soutien aux produits incorporant davantage de biocarburants. Il se fait essentiellement au profit du SP95-E10, carburant contenant jusqu'à 10% de bioéthanol, contre 5% pour le SP95 standard. Depuis sa mise à la consommation sur le marché français en avril 2009, les ventes de SP95-E10 progressent en effet à un rythme soutenu. Entre 2017 et 2018, leur part dans les ventes de supercarburants augmente encore de près de 4 points pour atteindre 42,8%. Elles excèdent ainsi depuis deux ans les ventes de SP95 standard, à 4,5 millions de mètres cubes (graphique 1). Le marché du superéthanol (qui peut contenir, quant à lui, jusqu'à 85% de bioéthanol) est également en plein essor, bien qu'encore relativement peu important : il a été multiplié par 4,6 en huit ans.

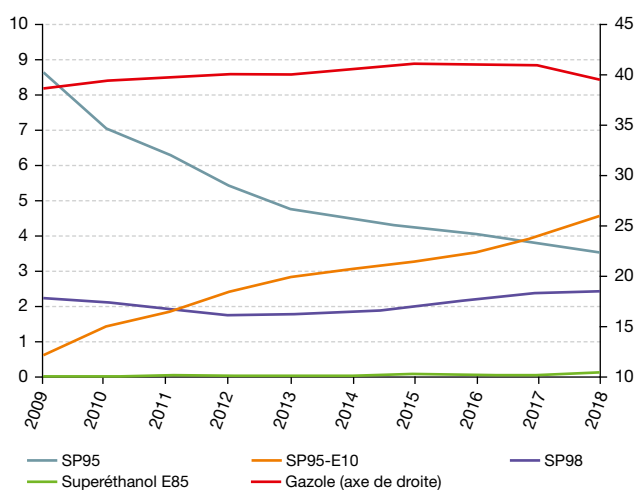
Contrairement au SP95 standard, le SP98, dont le taux d'incorporation en bioéthanol est pourtant similaire mais qui bénéficie d'un indice d'octane plus élevé, poursuit sa hausse

entamée depuis cinq ans. Ses ventes progressent de 1,5% en 2018, à un rythme toutefois moins prononcé qu'en 2017. Elles représentent 23% de celles des supercarburants.

Le recul du gazole au profit de l'essence affecte l'ensemble des 13 régions métropolitaines. Sa part dans les ventes de carburants routiers demeure en dessous de la moyenne nationale en Corse, en Île-de-France et en Provence-Alpes-Côte d'Azur, s'élevant respectivement à 68,1%, 72,9% et 74,2%. À l'inverse, comme les années précédentes, elle atteint ses niveaux les plus élevés dans les Hauts-de-France (81,9%), les Pays de la Loire (81,2%) et le Grand Est (80,6%). Les ventes de carburants routiers, rapportées au nombre d'habitants, demeurent plus faibles dans les régions fortement urbanisées (Île-de-France, Hauts-de-France).

**Graphique 1 : évolution des ventes de carburants routiers**

En millions de m<sup>3</sup>



Sources : SDES ; CPDP

Les ventes de carburateurs (transport aérien) augmentent sensiblement en 2018 (+3,6%), après une hausse moins importante en 2017 (+1,5%). Cette évolution pourrait être expliquée en partie par la hausse significative du tourisme en France en 2018, avec notamment une augmentation de 3% des visiteurs provenant de l'étranger. Par ailleurs, les ventes de carburants aéronautiques augmentent à un rythme moins élevé que le trafic aérien (+5,2% pour le trafic de passagers), ce qui reflète des gains d'efficacité énergétique.

## L’approvisionnement en gazole dans les pays frontaliers s’est probablement accru

En 2018, le prix du gazole est moins élevé dans les pays frontaliers, excepté l’Italie, qu’en France, avec un écart de prix moyen en hausse de 8,6c€/l par rapport à 2017, sous l’effet essentiellement de la hausse de l’accise énergétique sur le gazole en France (+7,6c€/l y compris la hausse de TVA induite). La comparaison des évolutions de consommation entre les départements frontaliers des pays où le gazole est moins cher qu’en France (-6,8%) et les autres (-2,9%) suggère que la hausse de l’écart de prix a pu se traduire par un déplacement d’une part de la consommation vers l’étranger. Si l’évolution observée pour les départements non frontaliers s’était aussi appliquée aux départements frontaliers, la baisse des ventes nationales se serait ainsi élevée à 2,9%, soit 0,6 point de moins que la baisse effective. Cet écart reflète probablement une hausse du phénomène d’approvisionnement à l’étranger et son ordre de grandeur est confirmé par une analyse économétrique réalisée sur la période de 2015 à 2018 (voir méthodologie et résultats détaillés en annexe). En revanche, pour les supercarburants, il n’apparaît pas d’écart statistiquement significatif entre les zones frontalières et les autres.

**Tableau 3 : évolution des ventes de gazole dans les départements frontaliers et les autres départements, et écarts de prix moyens**

	Évolution des ventes 2018/2017	Écart de prix moyen en 2018	Évolution 2018/2017 de l'écart de prix moyen et du prix moyen en France
	%	€/litre	€/litre
Ensemble des départements frontaliers avec des pays où le gazole est moins cher qu'en France en 2018	- 6,8	0,23	0,09
Autres départements	- 2,9	-	-
<b>France métropolitaine</b>	<b>- 3,5</b>	<b>-</b>	<b>0,20</b>

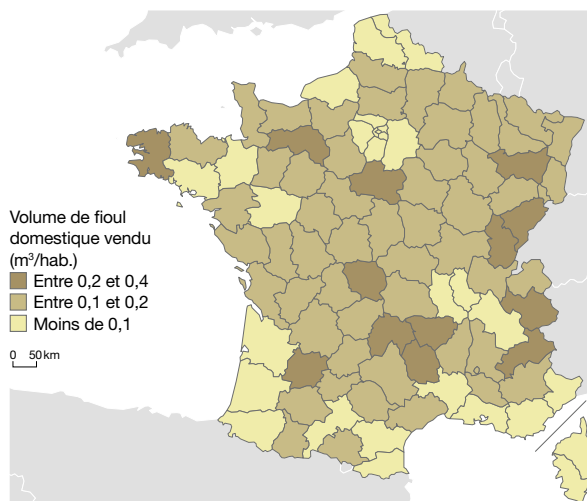
*Notes de lecture : les ventes de gazole dans les départements frontaliers avec des pays où ce produit est moins cher qu'en France en 2018 ont diminué de 6,8% entre 2017 et 2018.  
En 2018, le prix moyen en France d'un litre de gazole est plus élevé de 23 centimes que le prix moyen d'un litre de gazole dans les pays frontaliers où il est moins cher qu'en France. Cet écart s'est creusé de 9 centimes par rapport à 2017.  
Source : calculs SDES, d'après Agence internationale de l'énergie, Commission européenne, CPDP, Département statistique du Gouvernement d'Andorre, DGEC, Eurostat*

## LES VENTES DE FIOUL DOMESTIQUE CHUTENT EN 2018

À 6,7 millions de mètres cubes, les ventes de fioul domestique continuent de reculer en 2018, à un rythme cependant beaucoup plus élevé qu’en 2017 (- 8,8%, contre -0,6%), dans un contexte de températures sensiblement plus douces et donc de moindres besoins de chauffage qu’en 2017 (tableau 4). Ce repli poursuit la tendance baissière de long terme observée depuis les années 1970, le fioul étant peu à peu délaissé pour d’autres modes de chauffage. Corrigés des variations climatiques, les achats de fioul domestique diminuent un peu moins fortement, de 7,1%, en 2018. La forte hausse de prix, consécutive à celle de la matière première, n’a probablement pas encouragé les achats du combustible par les consommateurs.

Plus de 80% des logements chauffés au fioul domestique sont des maisons individuelles. Les ventes, rapportées au nombre d’habitants, sont en général plus élevées dans les départements ruraux, où ce type d’habitation est plus fréquent (carte 1). C’est tout particulièrement le cas des départements situés dans des zones montagneuses (à l’exception des départements pyrénéens), où les besoins en chauffage sont en outre souvent plus importants. À l’inverse, les consommations unitaires sont relativement faibles dans les régions très urbanisées (Île-de-France, Nord et Pas-de-Calais, autour de la métropole de Lyon...) ainsi que dans le sud de la

**Carte 1 : ventes départementales de fioul domestique en 2018, rapportées au nombre d’habitants**



Source : calculs SDES, d’après CPDP et Insee, recensement de la population 2016

**Tableau 4 : ventes de fioul domestique, de gazole non routier et de fiouls lourds**

	Fioul Domestique	Gazole non routier	Fiouls lourds (hors livraisons aux centrales électriques)				Fioul lourd centrales électriques	Total fiouls lourds
			Haute teneur en soufre	Basse teneur en soufre	Très basse teneur en soufre	Total		
	m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
2018	6 677 781	5 083 592	-	1 223	259 293	260 516	84 759	345 275
2017	7 322 517	5 092 801	6 381	1 615	335 810	343 806	146 231	490 037
Évolution 2018/2017 (en %)	- 8,8	- 0,2	-	-	-	- 24,2	- 42,0	- 29,5

Haute teneur en soufre (>2%). Basse teneur en soufre (>1% et ≤ 2%). Très basse teneur en soufre (≤ 1%).  
Source : CPDP

France (façade atlantique de la Nouvelle-Aquitaine, littoral méditerranéen, Corse), qui bénéficie de températures en moyenne plus douces que sur le reste du territoire.

### GAZOLE NON ROUTIER, FIOUL LOURD, GPL

Les ventes de gazole non routier sont quasiment stables en 2018 (- 0,2 % sur un an). Malgré des prix qui avaient augmenté fortement (+ 16 % en moyenne sur un an), elles s'étaient redressées sensiblement en 2017 (+ 3,3 %), après deux années consécutives en nette baisse. Cette évolution pourrait être liée à la baisse de la production constatée dans la filière agricole végétale (hormis celle de vin qui a bondi de 28 %), celle de la filière animale restant stable (+ 0,2 %). En effet, le gazole non routier est notamment très utilisé pour le fonctionnement des tracteurs. Le ralentissement dans le secteur de la construction a pu également limiter les ventes de gazole non routier, dont une part est destinée aux engins de chantier. Les régions Nouvelle-Aquitaine et Grand Est demeurent celles où la consommation de gazole non routier est la plus élevée.

Les ventes de fioul lourd chutent à nouveau très fortement, de 29,5 %, après - 12,8 % en 2017 et - 21,5 % en 2016. Elles s'élèvent à 345 kilotonnes (kt) en 2018, contre 490 kt en 2017 et plus de 700 kt en 2015. Cette évolution s'inscrit dans la tendance baissière des années précédentes (- 21 % par an en moyenne entre 2012 et 2016) et affecte la consommation de quasiment tout le territoire. En dehors du transport maritime, le fioul lourd est principalement utilisé dans l'industrie, mais y est de plus en plus délaissé au profit d'autres énergies moins émettrices de CO<sub>2</sub>. Pour les mêmes raisons, la consommation de fioul dans les réseaux de chaleur est également devenue marginale.

À l'exception de la centrale corse du Vazzio, les centrales au fioul, construites, pour la plupart, dans les années 1970, ont été progressivement fermées à la suite de la substitution de ce combustible par d'autres énergies, et également pour des raisons environnementales. Les volumes de fioul lourd vendus pour produire de l'électricité ont très fortement reculé en 2018 (- 42,0 %), en raison de la fermeture du dernier site de France continentale fonctionnant encore au fioul-vapeur, à Cordemais (Loire-Atlantique), en mars 2018. Par ailleurs, de faibles quantités de fioul lourd sont utilisées dans les centrales électriques en complément du charbon et du gaz naturel.

À 1 707 kilotonnes au total, les ventes de GPL à usage énergétique (butane, propane et GPL carburant) se replient en 2018 (- 3,5 %), après être restées quasiment stables en 2017 (- 0,1 %). Représentant un peu plus de 80 % du total, les ventes de propane diminuent de 2,7 %, et celles de butane de 2,0 %. Dans le même temps, le repli des ventes de GPL carburant reste plus prononcé (- 8,8 %, après - 12,0 % en 2017). Les volumes de ventes restent les plus élevés en Nouvelle-Aquitaine (15 % du marché), en Auvergne-Rhône-Alpes (14 %) et en Occitanie (10 %).

### MÉTHODOLOGIE

La méthodologie et les données sont consultables sur le site internet du SDES : [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr) > Thème : Énergie > Les différentes énergies > Les produits pétroliers > Les ventes de produits pétroliers en 2018 - Résultats par produit et par département (France métropolitaine)

Simon BECK, SDES  
Jean LAUVERJAT, SDES  
Évelyne MISAK, SDES

Dépôt légal : octobre 2019  
ISSN : 2557-8510 (en ligne)

Directeur de publication : Sylvain Moreau  
Coordination éditoriale : Amélie Glorieux-Freminet  
Maquettage et réalisation : Agence Efil, Tours

# Commissariat général au développement durable

Service de la donnée et des études statistiques  
Sous-direction des statistiques de l'énergie  
Tour Séquoia  
92055 La Défense cedex  
Courriel : [diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)

[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)

