

## Y a t'il entente sur le prix des carburants en France? *Evolution des prix et dynamique de marché depuis 2007*

En 2001, une étude, menée par le ministère de l'Economie et la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) démontrait une entente illicite sur le prix de l'essence entre les distributeurs de carburants. Concrètement, il avait été reproché aux compagnies pétrolières Esso, Total, Shell & BP de s'accorder sur les affichages, en répercutant par exemple avec le même retard les baisses du prix du baril. Condamnés en première instance, les compagnies pétrolières avaient cependant été relaxées par la suite par la Cour d'appel de Paris, celle-ci considérant que le parallélisme des prix n'était qu'une conséquence de la forte concentration de ce marché, de l'homogénéité des coûts de structure et de gestion, et de l'inélasticité de la demande au prix, et non d'une entente.

A l'ère de l'open data, nous est-il possible de porter un nouveau regard sur ce débat juridique ? Pour cela, nous avons utilisé un ensemble de données mis à disposition par la plateforme ouverte des données publiques françaises [data.gouv.fr](http://data.gouv.fr), référençant les prix à la pompe dans plus de 10'000 points de vente, en France, depuis 2007.

Nous nous sommes en particulier intéressés à deux indicateurs d'entente sur les prix. Le premier est celui que les anglo-saxons désignent comme *parallel pricing*. Si sur un même marché des entreprises changent leurs prix simultanément, dans la même direction, et proportionnellement, on peut suspecter une entente sur les prix. Une représentation concise du degré de parallélisme des prix est donnée par la corrélation entre les prix des différents distributeurs. Le deuxième indicateur, très imagé, s'intitule *rockets & feathers*, aussi connu sous le nom d'*asymmetric pricing*. Ce mécanisme consiste pour les compagnies pétrolières à répercuter très rapidement une hausse du prix du baril sur leurs prix à la pompe (le prix monte comme une fusée), alors qu'une baisse du prix du baril impacte beaucoup plus lentement le prix à l'affichage (le prix descend comme une plume).

Il a déjà été montré (Gautier & Le Saout, 2011) qu'en moyenne les prix à la pompe sont modifiés tous les 5 jours et que le degré de répercussion d'un changement du prix du baril était de 0.77 pour le diesel et 0.67 pour le 'Super'. Néanmoins, aucune asymétrie dans la transmission du prix du brut aux prix à la pompe n'avait été constatée. Sur la base de notre étude de la période 2007 – 2013, nous sommes parvenus à des conclusions similaires. Si on constate qu'il n'y a pas d'effet « rockets & feathers » visible sur ce marché, il existe cependant un fort parallélisme des prix à la pompe chez les principaux distributeurs (excepté distributeurs de la grande distribution) sur la période concernée. A savoir ensuite si le fort parallélisme des prix est issue d'une entente ou est inhérente à la nature du marché comme l'avait interprété la cour d'appel de Paris... Nous étendons actuellement l'étude à la période 2014, afin d'analyser les effets à la pompe de la chute drastique du prix du baril.