



Etude de la CLCV sur les prix à la pompe par départements Mars et juin 2012

Etude portant sur 9643 prix

Etude CLCV – juillet 2012

I- Présentation de l'étude

1- Nous avons observé la carte territoriale des prix à la pompe pour mieux identifier les différences locales de marge de distribution

La présente étude s'appuie sur l'observatoire ministériel des prix du carburant qui propose un relevé quasi exhaustif des prix des stations services françaises¹ Nous en ressortons des moyennes départementales, mettons en évidence les écarts de prix entre départements et

¹ <http://www.prix-carburants.economie.gouv.fr/>

essayons d'analyser les facteurs explicatifs à ces écarts de prix.

La décomposition des prix du carburant, dans le point suivant, montrera que, dans l'absolu, les moyennes de prix départementaux devraient être extrêmement proches (les écarts avec la moyenne sont de 3-4 centimes environ). En effet, une très large part de la chaîne de valeur (prix du baril, marge de raffinage, taxe nationale) n'est en aucun cas dépendante du contexte local. Seule la marge de distribution et dans certains cas, une fraction de taxe régionale, peu varier selon les territoires.

Cependant, et malgré cela, nous avons constaté des variations plus prononcées pouvant s'expliquer par des facteurs techniques ou fiscaux objectifs. Elles peuvent aussi mettre en évidence des contextes concurrentiels différents et parfois préjudiciables aux consommateurs qui appellent à des mesures de régulation.

On peut se demander si un écart de quelques centimes (soit 2-3 % du prix) est préjudiciable pour les consommateurs. En soi, il l'est sur le principe et pour les millions de ménages des départements souvent non urbains qui utilisent beaucoup la voiture (de l'ordre de 15 à 20 000 km par an pour ce type de ménage). Dans ce cas, un écart de 2-3 % représente en moyenne une cinquantaine d'euros par an et bien souvent beaucoup plus car il s'agit de comparaison entre des moyennes départementales qui cache des disparités bien plus grandes au niveau des zones de vie des ménages, et donc des impacts plus significatif en termes de pouvoir d'achat. Au niveau d'un département moyen de 150 000 ménages, de nature rurale ou péri urbain, cet écart représente une ponction de plusieurs millions d'euros par an sur les usagers domestiques du département. L'adage de quelques centimes de plus perçus sur des millions de ménages est encore consacré.

2- La méthodologie d'exploitation de l'observatoire ministériel

Depuis janvier 2007, le ministère de l'économie a mis en ligne un site qui donne les prix du carburant pour la plupart des stations services françaises².

Nous avons extrait l'ensemble des données pour deux périodes :

- la deuxième quinzaine de mars qui, dans le domaine du transport automobile, représente une

² Le Ministère n'indique pas le nombre précis de stations mais notre relevé a porté sur 9643 prix pour le gazole et 6918 pour l'essence. Il n'atteint donc pas la parfaite exhaustivité mais une très large part du marché (les données sont donc parfaitement significatives)

période moyenne.

- la deuxième quinzaine de juin qui, pour la France, représente le début de la saison haute de consommation (pas encore de vacances mais plus de déplacement le week-end notamment).

Les prix ont été relevés pour les deux grandes catégories de carburant routier : le gazole et l'essence SP 95 (le SP 95 reste l'essence la plus utilisée et qui fait référence dans les relevés de prix). En termes de résultats bruts, il est présenté le prix moyen des départements métropolitain et le prix moyen par enseigne.

Les relevés ont ensuite été épurés de quelques imperfections. Notamment, dans chaque département il y a toujours quelques stations services (entre 1 et 10) dont les prix datent d'une période bien plus ancienne (un à 6 mois) et qui ont donc été retirés³. Prenons un exemple. En moyenne, un département compte une grosse centaine de stations de services. Pour un relevé de l'observatoire fin mars, la quasi-totalité des stations voient leur prix relevés entre le 15 et le 30 mars. Pour quelques stations, sur une centaine donc, le prix relevé date, non de fin mars mais de février, janvier ou novembre. Ce type de prix n'est bien sûr pas représentatif et nous le retirons (ce qui ne diminue que de quelques pourcents la taille de la base de données). Par ailleurs, la base présente une fiabilité générale très bonne (les données aberrantes sont rares).

On notera tout de même que la base de prix sur l'essence paraît plus faible que celle du gazole. Dans la plupart des départements, le nombre de relevés pour l'essence est en effet constamment inférieur à celui du gazole (de l'ordre de 25 %). Il est très peu probable qu'un aussi grand nombre de stations commercialisent du gazole et pas de l'essence. Le relevé ministériel doit donc probablement connaître quelques lacunes sur ce point. Cependant, le relevé essence, certes moins massif, nous paraît assez représentatif : grande diversité d'enseigne et volume très important. Nous retenons tout de même que, dans certains départements, les données essence présentent une fragilité potentielle relativement aux données gazole.

Il nous paraît cependant souhaitable que l'observatoire ministériel soit plus complet sur les données essence.

³ Prenons un exemple. En moyenne, un département de stations de services. Pour un relevé de l'observatoire fin mars la quasi tota

II- Les critères qui influencent les prix

3.1- La décomposition des prix du carburant

Les trois produits pétroliers qui concernent directement le consommateur (essence, gazole, fioul domestique) voient leur prix se décomposer de la même façon :

- Le cours du baril qui, hors taxe, est l'élément le plus important et le plus inflationniste. Il dépend assez largement de l'équilibre mondial entre l'offre et la demande, des perspectives de rareté et, conjoncturellement, peut être influencé par des phénomènes spéculatifs. Notons enfin que, le baril étant facturé en dollar, l'évolution de la parité euro/dollar est très structurante (un euro fort fait baisser le prix à la pompe en France et vice versa)

- La marge de raffinage qui est en fait le prix rémunérant l'ensemble de l'activité de raffinage. Elle représente souvent entre 2 et 8 centimes par litre mais, depuis dix ans, connaît une relative tendance à la hausse et surtout des fluctuations très marquées notamment pour le carburant.

Le niveau de la marge de raffinage est déconnecté du cours du baril et dépend étroitement de la tension quantitative sur le marché européen. Dans ce cadre, les groupes pétroliers ont tendance à limiter leur capacités de raffinage afin de garder un marché tendu et une marge confortable.

- la marge de distribution qui, en substance, rémunère l'activité du réseau de stations service. Elle représente entre 7 et 12 centimes par litre pour le carburant et entre 10 et 14 centimes pour le fioul domestique. Moins fluctuante, elle était traditionnellement basse en France pour le carburant avec la concurrence des stations service de la grande distribution. Depuis 3-4 ans, elle connaît ponctuellement des hausses assez substantielles et plutôt non justifiées. En outre, il existe des différences de marge selon les lieux et les types de stations services

- L'ensemble des taxes, soit très principalement la taxe intérieure de consommation (TICPE, ex-TIPP) et la TVA. Sur ce point on notera que la TICPE est facturée au litre et que la TVA est en proportion du prix. L'envolée du cours du baril augmente donc les recettes de l'Etat par le biais de la TVA.

Il apparaît régulièrement que le prix « à la pompe » ne suit pas celui du baril. A ce jour, il

existe un solide consensus pour considérer que, une fois intégrée la parité euro/dollar, les variations du cours du baril sont bien répercutées avec un délai de 10-15 jours. Les déconnexions entre le baril et le prix final existent bien mais sont justement dues à des évolutions atypiques des autres étages du prix que sont les marges de raffinage et de distribution.

3.2 : le prix local du carburant dépend de deux facteurs : la marge de distribution et la part régionale de taxe

Le rappel effectué ci-avant permet de comprendre que, normalement, le prix d'un litre de carburant ne devrait que très peu varier selon les territoires car les plus importants « étages » du prix sont fixés à un niveau mondial (prix du baril), européen (marge de raffinage) et national (la quasi-totalité des taxes). **Il ne reste donc que deux facteurs qui influencent localement le prix : la part régionale de la taxe TICPE et la marge de distribution.**

Le fait est méconnu mais, depuis 2007, l'Etat français laisse la possibilité aux conseils régionaux de majorer la TICPE pour financer certains transferts de compétences entre l'Etat et la région. Ces nouvelles recettes fiscales sont tout sauf négligeables puisqu'elles représentent environ un milliards d'euros par an pour l'ensemble des régions. Depuis la loi de finances 2010, une petite moitié de cette ressource est obligatoirement affectée au financement d'infrastructures durables (ferroviaire et fluviale) le reste étant une ressource budgétaire générique pour le conseil régional. .

En 2012, cette majoration optionnelle est plafonnée à 2,5 centimes d'euros par litre. Le prix à la pompe peut donc localement dépendre du taux retenu par le conseil régional. Dans les faits cette variable ne joue réellement que pour trois régions (Poitou Charente et Corse, qui ont choisi de ne pas exercer cette majoration et Rhône Alpes dont la majoration est d'un gros centime moins élevé pour le gazole et de 0,73 centimes pour l'essence) tandis que les autres régions l'exercent aux taux plafond ⁴.

Le deuxième facteur, bien plus important, a trait à la marge de distribution c'est-à-dire au tarif qui rémunère l'activité de transport distribution (principalement la station service). Plusieurs éléments jouent sur la tarification propre à la station service :

⁴ Le lien suivant donne les majorations par régions. <http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-fiscalite-des-produits,11221.html>

- le coût de revient effectif qui localement peut surtout dépendre du coût de l'immobilier commercial, plus élevé en zone urbaine, et du coût de transport (plus élevé dans des zones spécifiquement enclavées).

- le contexte concurrentiel : la recherche de carburant d'un consommateur étant circonscrite à une zone limitée (la zone de chalandise), l'équilibre concurrentiel de la zone joue sur le niveau de la marge de distribution. En soi, le département n'est pas zone de chalandise pertinente (qui est bien plus petite) mais un prix moyen plus élevé dans un département peut traduire une intensité concurrentielle moins élevée dans les zones de chalandises de ce département.

III- Les résultats : les prix du carburants sont plus élevés dans des départements ruraux peu denses

L'ensemble des résultats pour les 96 départements métropolitains son compilés en annexe Globalement, on peut considérer qu'une soixantaine de départements ont des prix qui ne s'écartent pas de la moyenne, **qu'une grosse vingtaine présentent des prix significativement supérieurs à la moyenne (2-4 cts au litre) et que 6 à 8 départements ont des prix significativement inférieurs à la moyenne.**

4-1 Les départements présentant des prix supérieurs à la moyenne

Les tableaux ci-dessous présentent le classement des 20 départements les plus chers de France, en moyenne, pour le gazole puis pour l'essence. Le classement tient compte du prix moyen relevé fin mars et de celui relevé fin juin. Par ailleurs nous avons constaté que ce classement était très analogue pour chacun des deux relevés. Enfin, et surtout, il apparaît que la classement pour le gazole et pour l'essence sont très similaires. Sur les 20 départements du classement gazole 13 sont aussi dans le classement des 20 plus chers sur l'essence (ceux qui ne le sont pas sont généralement entre la vingtième et la trentième place). L'écart de prix entre la moyenne de ces 20 départements et la moyenne nationale est de l'ordre de 3,5 cts au litre pour le gazole et de l'ordre de 4 cts au litre pour l'essence. On constate par ailleurs que, de mars à juin, les prix de ces départements évoluent globalement comme la moyenne.

Le classement pour gazole et essence fait donc apparaître un bloc cohérent de départements où le prix du carburant est plus élevé qu'ailleurs.

Les 20 départements les plus chers de France sur le gazole

Département	N°	Prix gazole fin mars 2012	Prix gazole Fin juin 2012	Evolution de mars à juin en %
Paris	75	1,563	1,44	- 7,9 %
Corse du sud	2A	1,53	1,423	- 7,0 %
Haute Corse	2B	1,533	1,417	- 7,5 %
Alpes de haute Provence	4	1,5	1,397	- 6,8 %
Allier	3	1,495	1,399	- 6,9 %
Cantal	15	1,51	1,39	- 7,9 %
Lozère	48	1,5	1,376	- 8,2 %
Alpes Maritime	6	1,501	1,368	- 8,8 %
Corrèze	19	1,492	1,368	- 8,3 %
Gers	32	1,492	1,365	- 8,5 %
Hautes Alpes	5	1,496	1,36	- 9,0 %
Lot	46	1,49	1,365	- 8,4 %
Ardennes	8	1,486	1,368	- 7,9 %
Haute Marne	52	1,485	1,365	- 8,1 %
Meuse	55	1,487	1,362	- 8,4 %
Aude	11	1,487	1,361	- 8,5 %
Hautes Pyrénées	65	1,482	1,366	- 7,8 %
Yonne	89	1,485	1,361	- 9,1 %
Tarn	81	1,477	1,369	- 7,3 %
Dordogne	24	1,484	1,357	- 8,4 %
		1,499	1,377	- 8,1 %
Moyenne nationale		1,463	1,341	- 8,3 %

Les 20 départements les plus chers de France sur l'essence SP 95

		Prix essence SP 95 fin mars 2012	Prix essence SP 95 Fin juin 2012	
Paris	75	1,761	1,657	- 5,9 %
Corse du Sud	2A	1,734	1,594	- 0,8 %
Haute Corse	2B	1,731	1,594	- 7,9 %
Cantal	15	1,711	1,577	- 7,8 %
Hauts de Seine	92	1,709	1,575	- 7,8 %
Alpes de Haute Provence	4	1,709	1,574	- 7,9 %
Gers	32	1,704	1,576	- 7,5 %
Lozère	48	1,712	1,568	- 8,4 %
Allier	3	1,72	1,56	- 9,3 %
Lot et Garonne	47	1,694	1,565	- 7,6 %
Hautes Alpes	5	1,705	1,554	- 8,8 %
Haute Pyrénées	65	1,7	1,556	- 8,5 %
Meurthe-et-Moselle	54	1,696	1,558	- 8,1 %
Creuse	23	1,691	1,559	- 7,8 %
Ariège	9	1,702	1,543	- 9,3 %
Pyrénées Atlantique	64	1,69	1,555	- 7,9 %
Aude	11	1,7	1,544	- 9,1 %
Alpes Maritime	6	1,7	1,544	- 9,2 %
Landes	40	1,689	1,555	- 7,9 %
Yonne	89	1,687	1,555	- 7,8 %
Moyenne des 20 départements		1,707	1,568	- 8,1 %
Moyenne nationale du relevé		1,662	1,534	- 7,7 %

Pour l'analyse, nous allons retenir le classement gazole parce que la base de données est plus fiable que pour l'essence et parce que, devant la cohérence du classement, les constats pour le gazole valent aussi pour l'essence.

D'emblée il apparaît des cas un peu particuliers puis un ensemble très homogène de département. Les cas particuliers sont Paris, les Alpes maritime et les Bouches du Rhône (s'ajoutent les Hauts de Seine pour l'essence). Passés ces quelques cas, le gros départements « chers » sont des départements très

ruraux (Cantal, Allier, Lot, Haute Marne, Hautes Alpes etc). Les deux départements corses sont à la fois spécifiques et ruraux.

**Les départements chers :
une faible densité en homme...et en station service**

Département	N°	Densité Hab/km ²	Nombre stations services	Densité Station service Pour 100 km ²
Corse du sud	2A	35	50	1,24
Paris	75	21 277	76	72
Haute Corse	2B	35	67	1,4
Creuse	23	23	26	0,4
Alpes de haute Provence	4	23	46	0,6
Allier	3	47	77	1,04
Cantal	15	26	48	0,83
Lozère	48	15	29	0,56
Bouches du Rhône	13	386	275	5,4
Alpes Maritime	6	251	142	3,3
Corrèze	19	42	62	1,05
Gers	32	30	54	0,86
Tarn	81	66	72	1,25
Hautes Alpes	5	24	38	0,68
Lot	46	34	52	0,99
Ardennes	8	56	46	0,88
Haute Marne	52	31	54	0,87
Meuse	55	32	34	0,54
Aude	11	51	81	1,32
Hautes Pyrénées	65	53	53	1,18
Moyenne pour les 96 dépts		114	104	1,8

4.2 Comment expliquer la cherté de ces départements ?

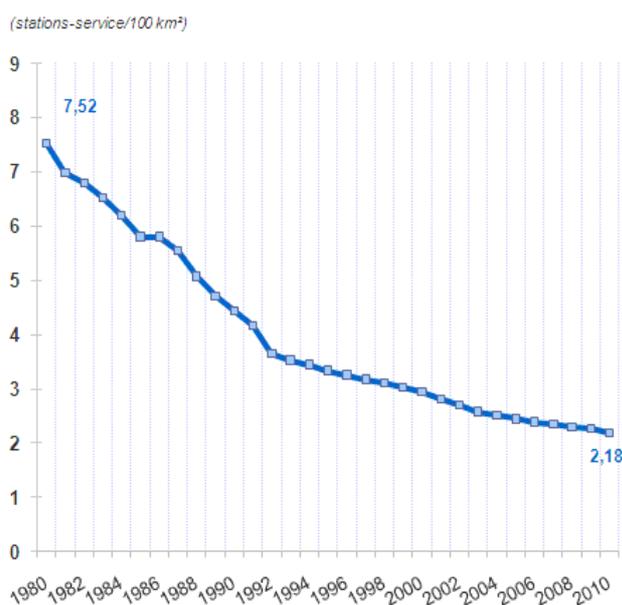
Nous vérifions d'abord qu'il s'agit bien de départements très peu peuplés. Dans le tableau ci avant, il apparaît qu'en dehors des cas particuliers, les départements « chers » présentent une densité 3 à 5 fois inférieure à la moyenne métropolitaine.

Cette cherté de la ruralité ne va pas de soi. On peut ainsi considérer que les coûts de l'immobilier commercial y sont bien plus réduits qu'en zone urbaine (sans oublier que les salaires sont aussi

souvent plus faibles). On pourrait aussi penser que le nombre de stations services est plus important et qu'une plus faible base de clientèle oblige à pratiquer un prix plus élevé. Cet argument intervient probablement mais il est difficile à cerner parfaitement : le chiffre d'affaires potentiel dépend du nombre d'habitants mais aussi du transit, de la consommation professionnelle etc. Dans le tableau ci après, nous avons aussi calculé la densité de stations services pour ces départements (nombre de stations pour 1000 km²). **Il apparaît que, toujours hors cas particuliers, ces départements présentent aussi une densité de stations trois à cinq fois plus faibles que la moyenne nationale. En d'autres termes, le nombre de station service s'ajuste sur la faiblesse de la population et elles ne devraient donc pas connaître un problème de base de clientèle justifiant des prix plus élevés.**

Il est alors possible que la faible densité géographique du réseau de station service induisent une trop faible concurrence sur les zones de chalandises pertinentes. L'observation de la structure générale du marché de ces départements (diversité d'enseigne dans le département) ne laisse pas apparaître de problème particulier. Mais l'analyse de l'intensité concurrentielle s'effectue à un niveau plus micro (la zone de chalandise) qui n'est pas l'objet de cette étude. Le fait que la plupart des départements chers présente une faible densité géographique du réseau de station service semble tout cas être plus qu'une simple coïncidence. Il est souvent estimé que le fort déclin du réseau français de station service depuis trente ans (cf graphique ci après) était la conséquence d'une trop faible rentabilité. Cela était probablement exact (la marge de distribution était faible à l'époque). Mais cette consolidation a probablement entraîné des phénomènes monopolistiques locaux qui poussent le prix à la hausse, notamment, comme on le constate, dans les territoires peu denses.

Depuis 30 ans, la densité du réseau français de station service est en chute libre



source UFIP

Concernant les autres départements chers, et au premier abord les départements « très chers » de Paris et de Corse, certains facteurs techniques contribuent à expliquer ce fait. Pour la Corse, le transport vers l'île est un facteur de surcoût. On notera tout de même que le carburant Corse ne fait pas l'objet d'une majoration régionale des taxes ce qui doit théoriquement rendre son prix 2,5 cts moins cher. Pour Paris, le coût de l'immobilier commercial (une station service ayant souvent une importante superficie) doit être particulièrement élevé.

Mais il apparaît aussi que la structure concurrentielle du réseau de stations dans ces départements est fort concentrée. La raison principale est que les enseignes de la grande distribution ne sont quasiment pas présentes sur ces territoires où la compétition se joue donc entre quelques enseignes. Sur les deux départements corse, le marché est couvert par seulement quatre enseignes (Vito⁵, Total, BP et Esso).

A l'échelle des zones de chalandises, il doit forcément apparaître des poches monopolistiques. Pour Paris, la situation est encore plus claire : Total et BP comptabilisent 50 des 76 points de vente (le reste allant à Avia, Elan et Esso) ce qui est une structure très concentrée (sur la rive gauche de Paris : Total et BP représentent 20 des 25 stations services).

⁵ Marque du groupe Rubis qui est principalement présent en Outre Mer.

4.3- Les départements peu chers

Les départements dont le prix est significativement plus bas que la moyenne, présentés dans les tableaux ci-après, sont peu nombreux (7-8 cas).

Les départements peu chers sur le gazole

		Prix gazole fin mars	Prix gazole Fin juin
Calvados	14	1,462	1,328
Deux Sevres	79	1,436	1,344
Maine et Loire	49	1,449	1,318
Loiret	45	1,448	1,326
Charente	16	1,456	1,287
Loire atlantique	44	1,447	1,317
Vienne	86	1,423	1,319
Charente Maritime	17	1,423	1,291

Les départements peu chers sur l'essence SP 95

		Prix essence fin mars	Prix essence Fin juin
Maine et Loire	49	1,519	1,665
Var	83	1,504	1,678
Eure et Loire	28	1,515	1,655
Indre et Loire	37	1,51	1,66
Deux Sèvres	79	1,509	1,659
Charente Maritime	17	1,514	1,644
Charente	16	1,5	1,626

Pour l'essentiel, les départements vraiment peu chers en gazole et en essence sont ceux de la région Poitou Charentes (Charente, Charente Maritime, Deux Sèvres, à un degré moindre la Vienne). **Ces départements font l'objet d'une moindre taxation puisque le conseil régional n'exerce aucune majoration optionnelle, ce qui induit un écart de 2,5 cts au litre avec l'essentiel des autres départements.** L'écart de 3-4 cts avec la moyenne s'explique donc largement par cette spécificité fiscale. On notera tout de même avec satisfaction que les stations services de cette région n'ont pas profité de cette spécificité pour augmenter leur prix (hors avantage fiscal elles tendent à être un petit peu moins chères que la moyenne).

4.4 Les tarifs des stations services

Enseigne	Prix moyen France Gazole Fin mars 2012	Prix moyen France Essence SP 95 Fin mars 2012	Prix moyen France Gazole Fin juin 2012	Prix moyen France essence Fin mars 2012
Avia	1,51	1,71	1,389	1,581
BP	1,509	1,673	1,389	1,586
Carrefour	1,434	1,622	1,301	1,508
Elf	1,421	ns	1,293	ns
Esso	1,522	1,714	1,404	1,598
Esso express	1,424	ns	1,293	ns
Intermarché	1,431	1,643	1,302	1,507
Leclerc	1,416	1,635	1,291	1,496
Systeme u	1,42	1,648	1,294	1,504
Total	1,524	1,693	1,399	1,59

Ns : non significatif car trop peu de prix relevés par l'observatoire ministériel

De la base de l'observatoire ministériel, nous avons aussi extrait et calculé les prix moyens par enseigne pour les mêmes périodes de fin juin et fin mars et toujours pour le gazole et le SP 95. Les résultats sont produits sur les enseignes ayant un nombre suffisamment important de points de vente pour être considérées comme ayant une dimension nationale (ainsi Shell, Casino ou Total access par exemple comptent trop peu de stations services, souvent entre 100 et 200 en France).

Les résultats ne sont pas surprenants et font apparaître une très nette différence. Il y a d'un côté les enseignes de la grande distribution (Leclerc, Intermarché, Système U, Carrefour) et les discounters de groupes pétroliers (comme Esso express, Elf) qui proposent les prix les moins élevés. D'une autre côté, les enseignes de groupe pétroliers (Total, BP, AVIA) qui proposent des tarifs bien plus élevés (8 à 10 cts au litre de plus que les autres environ).

L'explication donnée par ces groupes est que ces points de ventes sont situés sur des endroits naturellement plus chers (autoroute, centre ville) et qu'il existe des formules d'abonnements. On peut aussi estimer que ces groupes ayant réduit leur parc de stations services ils ont justement gardé les points de ventes rentables où le prix peut rester haut. On remarquera enfin que les différences de prix entre départements pourraient en partie s'expliquer par l'implantation plus ou moins importante des enseignes de la grande distribution qui tirerait (ou pas) les prix vers le bas.

Annexes

Les prix moyens pour l'ensemble des
départements métropolitains

N°	département	Prix Gazole Fin mars	Prix SP 95 Fin mars	Prix Gazole Fin juin	Prix SP 95 Fin juin
01	Ain	1,452	1,679	1,324	1,513
02	Aisne	1,461	1,672	1,329	1,515
2A	Corse-du- Sud	1,531	1,734	1,423	1,594
2B	Haute- Corse	1,533	1,731	1,417	1,594
03	Allier	1,495	1,720	1,399	1,560
04	Alpes de Hautes- Provence	1,500	1,709	1,397	1,574
05	Hautes- Alpes	1,496	1,705	1,360	1,554
06	Alpes- Maritimes	1,501	1,700	1,368	1,544
07	Ardèche	1,451	1,675	1,327	1,517
08	Ardennes	1,486	1,673	1,368	1,567
09	Ariège	1,480	1,702	1,347	1,543
10	Aube	1,469	1,682	1,333	1,534
11	Aude	1,487	1,700	1,359	1,544
12	Aveyron	1,474	1,669	1,353	1,537
13	Bouches- du-Rhône	1,475	1,69	1,348	1,523
14	Calvados	1,462	1,670	1,328	1,538
15	Cantal	1,51	1,711	1,390	1,577
16	Charente	1,456	1,626	1,287	1,500
17	Charente- Maritime	1,423	1,644	1,291	1,514
18	Cher	1,459	1,668	1,329	1,536
19	Corrèze	1,492	1,691	1,368	1,584
21	Côte-d'Or	1,484	1,68	1,351	1,526
22	Côtes d'Armor	1,465	1,679	1,326	1,544
23	Creuse	1,476	1,691	1,350	1,559
24	Dordogne	1,484	1,695	1,357	1,569
25	Doubs	1,470	1,688	1,342	1,527

26	Drôme	1,46	1,68	1,325	1,528
27	Eure	1,465	1,685	1,332	1,533
28	Eure-et-Loir	1,455	1,655	1,326	1,515
29	Finistère	1,432	1,675	1,323	1,542
30	Gard	1,453	1,682	1,339	1,525
31	Haute-Garonne	1,462	1,681	1,332	1,518
32	Gers	1,492	1,704	1,365	1,576
33	Gironde	1,475	1,666	1,308	1,544
34	Hérault	1,469	1,691	1,343	1,548
35	Ille-et-Vilaine	1,455	1,676	1,328	1,537
36	Indre	1,469	1,681	1,347	1,541
37	Indre-et-Loire	1,457	1,660	1,326	1,510
38	Isère	1,458	1,684	1,330	1,501
39	Jura	1,456	1,683	1,346	1,527
40	Landes	1,476	1,689	1,344	1,555
41	Loir-et-Cher	1,471	1,666	1,340	1,535
42	Loire	1,457	1,678	1,326	1,522
43	Haute-Loire	1,451	1,662	1,339	1,531
44	Loire-Atlantique	1,447	1,665	1,317	1,528
45	Loiret	1,448	1,667	1,326	1,521
46	Lot	1,49	1,682	1,365	1,556
47	Lot-et-Garonne	1,482	1,694	1,352	1,565
48	Lozère	1,500	1,712	1,376	1,568
49	Maine-et-Loire	1,449	1,665	1,318	1,519
50	Manche	1,457	1,677	1,325	1,526
51	Marne	1,473	1,670	1,341	1,532
52	Haute-Marne	1,485	1,671	1,365	1,542
53	Mayenne	1,465	1,670	1,336	1,529
54	Meurthe-et-	1,482	1,696	1,353	1,558

	Moselle				
55	Meuse	1,487	1,681	1,362	1,553
56	Morbihan	1,454	1,681	1,310	1,537
57	Moselle	1,472	1,677	1,334	1,542
58	Nièvre	1,473	1,679	1,347	1,537
59	Nord	1,465	1,684	1,323	1,545
60	Oise	1,459	1,667	1,326	1,520
61	Orne	1,472	1,671	1,345	1,550
62	Pas-de-Calais	1,457	1,665	1,328	1,521
63	Puy-de-Dôme	1,481	1,699	1,347	1,535
64	Pyrénées-Atlantiques	1,485	1,690	1,355	1,555
65	Hautes-Pyrénées	1,482	1,700	1,366	1,556
66	Pyrénées-Orientales	1,466	1,693	1,349	1,527
67	Bas-Rhin	1,467	1,682	1,328	1,526
68	Haut-Rhin	1,470	1,686	1,343	1,530
69	Rhône	1,460	1,674	1,334	1,515
70	Haute-Saône	1,464	1,677	1,340	1,533
71	Saône-et-Loire	1,475	1,684	1,350	1,530
72	Sarthe	1,470	1,667	1,342	1,527
73	Savoie	1,466	1,693	1,341	1,518
74	Haute-Savoie	1,473	1,688	1,338	1,527
75	Paris	1,563	1,761	1,44	1,657
76	Seine-Maritime	1,463	1,677	1,328	1,534
77	Seine-et-Marne	1,462	1,664	1,322	1,523
78	Yvelines	1,475	1,676	1,343	1,527
79	Deux-Sèvres	1,436	1,659	1,344	1,509
80	Somme	1,471	1,672	1,307	1,529

81	Tarn	1,477	1,697	1,369	1,538
82	Tarn-et-Garonne	1,478	1,689	1,349	1,524
83	Var	1,466	1,678	1,344	1,504
84	Vaucluse	1,469	1,693	1,347	1,528
85	Vendée	1,461	1,686	1,332	1,537
86	Vienne	1,423	1,665	1,319	1,536
87	Haute-Vienne	1,467	1,673	1,339	1,540
88	Vosges	1,475	1,679	1,349	1,546
89	Yonne	1,485	1,687	1,360	1,555
90	Territoire-de-Belfort	1,476	1,677	1,349	1,539
91	Essonne	1,462	1,661	1,329	1,509
92	Hauts-de-Seine	1,460	1,709	1,383	1,575
93	Seine-Saint-Denis	1,486	1,688	1,360	1,543
94	Val-de-Marne	1,478	1,687	1,343	1,541
95	Val-d'Oise	1,481	1,677	1,347	1,541
Moyenne Nationale relevé		1,463	1,662	1,341	1,534