

Note de travail sur les carburants – DIECCTE / OPMR (sept 2019)

Ci-dessous, la **composition des prix** des carburants à La Réunion en euros et en %.

Sur chacune des composantes du prix, la DIECCTE va :

- préciser son intervention ;
- répondre aux questions posées par le groupe de travail.

Composition des prix des carburants (juillet 2019)	SSP		Gazole	
	En Euro / litre	En %	En Euro / litre	En %
Prix arrivé Réunion	0,405	28,72	0,435	39,2
Frais port Réunion	0,02	1,42	0,01	0,9
Fiscalité	0,75	53,2	0,44	39,6
Frais de passage	0,02	1,42	0,02	1,8
Marge de gros	0,095	6,74	0,085	7,7
Marge de détail	0,12	8,5	0,12	10,8
TOTAL	1,41 (prix juillet)	100%	1,11 (prix juillet)	100%

En préalable, mise en perspective de **l'évolution des prix** depuis la mise en place de la nouvelle réglementation en 2014

Au 1 ^{er} juillet	2015	2016	2017	2018	<u>1/11/2018</u>	2019
SSP	1,50	1,31	1,31	1,50	<u>1,56</u>	1,41
Gazole	1,09	0,98	0,97	1,20	<u>1,28</u>	1,11

Rappel des prix en 2014 (mise en place nouvelle réglementation) :

Prix 2014	SSP	Gazole
Janvier	1,56	1,24
Février	1,57	1,21
Mars	1,57	1,21
Avril	1,56	1,20
Mai	1,57	1,21
Juin	1,57	1,20
Juillet	1,58	1,21
Août	1,60	1,20
Septembre	1,54	1,20
Octobre	1,55	1,20
Novembre	1,52	1,15
Décembre	1,45	1,13

1) Les prix à l'arrivée à La Réunion :

La DIECCTE de La Réunion calcule chaque mois, le Prix CAF (coût du produit, assurance, fret) des hydrocarbures et du gaz.

- **Cotations** (coût du produit)

Il s'agit des cotations PLATT'S SINGAPOUR. Il s'agit respectivement de « Mogas 95 Unleaded » pour le supercarburant et de « Gasoil 10 ppm » pour le gazole. La DIECCTE dispose chaque fin de mois de l'ensemble des justificatifs, reprend les cotations et fait la moyenne conformément aux dispositions de l'arrêté.

- **Premiums** (commissions d'approvisionnement)

Chaque année un appel d'offres privé est lancé par les pétroliers pour l'approvisionnement du territoire en carburants. De cet appel d'offre, découle une remise ou une majoration qui sera appliquée à la cotation publiée. Les résultats sont ouverts sous contrôle d'huissier et sont transmis à la DIECCTE. Le moins disant remporte l'appel d'offres. Un premium équivalent à 5\$ /BBL rémunère le travail du trader à SINGAPOUR (inchangé depuis plus de 10 ans).

- **Parité**

Tous les coûts d'achat sont exprimés en \$ US. Il faut donc les convertir en €. La parité utilisée est la moyenne correspondant aux jours cotés à SINGAPOUR (sur 15 jours conformément aux dispositions de l'arrêté).

- **Coût du fret :** Il s'agit du coût d'approvisionnement de l'île en produits.

Pour les carburants le fret est composé de factures mensuelles relatives à chaque bateau entré au Port. Il peut y avoir un ou plusieurs bateaux. Dans ce dernier cas c'est la moyenne qui est prise en compte, avec le décalage de 3 mois prévu par le texte. Le fret évolue donc chaque mois. Dans la structure CAF ce paramètre sera pondéré de la densité des produits transportés.

On ajoute à cette donnée le montant des surestaries (pénalités facturées par l'armateur lorsque le bateau reste plus longtemps que prévu à quai ou en rade). Le montant intégré se fait sur vérification des factures transmises, conformément aux coûts dûment constatés prévus par le texte. Vu le temps de transmission de ce type de factures, leur intégration se fait avec un décalage de 2 ans.

Pour le gaz, il va s'agir d'un contrat annuel. Chaque opérateur nous fournit son contrat et nous retenons le moins cher. Le prix est donc fixe sur 12 mois. Là encore, conformément au texte, on applique un décalage de 3 mois (la modification a lieu en février mais nous ne l'appliquons qu'au mois de mai). Là encore, on applique des surestaries comme pour les carburants.

- **Assurance :** Cette somme représente 2,5% du montant global COUT + FRET (prix CFR). Soit environ 0,12 \$/HL dans les structures CAF SSP et gazole du mois de septembre 2019.

- **Coulage :** Le taux de coulage correspond aux différentiels de stocks constatés entre les ports de départ et d'arrivée (différence Bon de livraison et déchargement réel voire stock physique et stock comptable). Le coulage moyen de N-1 est intégré les 12 mois suivants.

A ce stade on obtient trois prix CAF : un pour le SSP, un pour le gazole et un pour le gaz.

Questions du groupe de travail sur la détermination du prix des importations (articles 2 et 3 de l'arrêté du 5/02/2014):

Jusqu'en 2014 (mais cette date n'est peut-être pas exacte) l'acheminement du carburant vers La Réunion se faisait par le tanker « Tamarin », notamment financé par des fonds publics : pouvez-vous nous dire ce qu'est devenu ce tanker et depuis quand et pour quelle raison nous ne l'utilisons plus ?

- Le contrat du Tamarin (affrètement à temps) entre les importateurs et le propriétaire du navire est arrivé à échéance fin octobre 2013. Il a été décidé d'opter pour des affrètements spot plus compétitifs et ainsi faire baisser le coût du fret. Chaque mois au vu des factures transmises à la DIECCTE, le coût du fret est intégré dans la structure.

Le tableau ci-dessous reprend et compare les coûts du fret en 2012 (Tamarin + quelques bateaux spot), 2014 et 2018 (bateaux spot uniquement).

Comparatif fret TAMARIN vs SPOT			
	2012	2014	2018
moyenne en \$/TM	32,99 \$	22,61 \$	16,96 \$

Destination du Tamarin inconnue de la DIECCTE.

Pouvez-vous nous faire un état de l'évolution du taux de coulage depuis ces dernières années ?

Qui constate le taux ?

- Le taux de coulage (ou pertes en mer) est constaté par un expert maritime indépendant à chaque déchargement. Dans le cadre des contrôles diligentés par la DIECCTE, la SRPP conserve à disposition des contrôles les rapports et transmet un fichier récapitulatif de l'historique constaté.

En septembre 2019, le coulage représente 0,05 \$/HL pour le SSP et 0,1 \$/HL pour le gazole.

Pour information le tableau ci-dessous retrace l'évolution réelle des taux de coulage constatés.

	ANNEE 2010	ANNEE 2011	ANNEE 2014	ANNEE 2015	ANNEE 2017	ANNEE 2018	Moyenne
SANS PLOMB							
Quantité B/L litre	143 931 894	131 321 793	123 265 192	121 428 044	126 086 617	131 480 498	
Quantité reçue litre	143 880 383	131 220 182	123 026 361	121 169 753	125 959 061	131 320 387	
Ecart (Reçu-B/L) (coulage = négatif) (gain = positif)	-51 511	-101 611	-238 831	-258 291	-127 556	-160 111	
% ecart	-0,0358%	-0,0774%	-0,1938%	-0,2127%	-0,1012%	-0,1218%	-0,1238%
GAZOLE							
Quantité B/L litre	472 418 132	478 812 183	445 496 804	471 605 730	471 508 770	475 219 259	
Quantité reçue litre	471 784 326	478 132 815	444 856 248	470 974 026	470 933 103	474 274 010	
Ecart (Reçu-B/L) (coulage = négatif) (gain = positif)	-633 806	-679 368	-640 556	-631 704	-575 667	-945 249	
% ecart	-0,1342%	-0,1419%	-0,1438%	-0,1339%	-0,1221%	-0,1989%	-0,1458%

Aux prix CAF obtenus, il va falloir ajouter les différentes composantes ci-après.

2) Les frais liés au Grand Port Maritime de La Réunion (GPMDLR)

Le GPMDLR perçoit différents droits et redevances sur les produits déchargés. Ces montants sont perçus par la Douane et reversés intégralement au GPMDLR qui en fixe les tarifs. L'intégration dans les structures de coûts se fait au vu des délibérations et factures.

En ce qui concerne les carburants : un peu plus de 2,1 cts /L pour le SSP et un peu plus de 1,1 cts/L pour le gazole :

- Prestation de déchargement
- Prestation d'entretien des ouvrages
- Redevance sur marchandises débarquées

En ce qui concerne le Gaz : environ 0,12 €/bouteille

- Prestation de déchargement
- Redevance sur marchandises débarquées

3) La fiscalité

Carburants :

- *Octroi de mer* (ne concerne que les carburants routiers). Il est fixé par le Conseil Régional(CR) et perçu par le CR et autres collectivités locales ; Son montant équivaut à 22,5% pour le SSP et 5% pour le gazole ;
- *TSC (taxe spéciale à la consommation)*, perçue par le CR (0,58 et 0,36 €/L pour le SSP et le Gazole). Elle alimente le FIRT (fond d'investissement sur routes et transport). (A noter que les modifications de taxation décidées par le CR fin 2018 contribuent aujourd'hui à des baisses de 3,22 cts sur le SSP et de 6,33 cts sur le Gazole);
- *TEC (tarif extérieur commun)*, perçu par la Douane et représente 4,7 % du CAF. Cette taxe ne concerne que le SSP routier ;
- *CEE (Certificats d'Economie d'Energie)*, dont les montants sont indiqués sur le site officiel EMMY. Les calculs sont effectués par la DIECCTE et intégrés dans les structures de coûts.

Répartition de la fiscalité sur les carburants en % (août 2019)	SSP	Gazole
Octroi de mer	13,34 %	5,3 %
TSC	76,9 %	82,7 %
Tarif extérieur commun	2,8 %	0 %
Certificats d'énergie	6,9 %	12 %

Gaz : Seul un *droit de Douane* de 0,7 % du CAF (en€/T) est appliqué.

Questions du groupe de travail sur les contributions au titre des certificats d'économie d'énergie applicables jusqu'au 31 décembre 2014. Pouvez-vous nous éclairer sur cet élément ? (article 6 de l'arrêté du 5/02/2014)

- La gestion opérationnelle des CEE relève de la compétence intrinsèque du MTES. La date n'est pas le 31 décembre 2014 mais le 31 décembre 2020 à ce jour.

D'une manière générale : pouvez-vous nous expliquer comment est fixée cette taxe, combien elle rapporte et à quoi ou à qui elle sert ?

- La valeur des CEE est indiquée sur le site internet EMMY (site officiel) qui est consulté chaque mois par la DIECCTE pour calculer le montant des CEE à inclure dans la structure de prix.

Nous ne disposons pas d'informations sur les montants collectés, cela ne relève pas de notre ressort. Sur l'utilisation, la DIECCTE a eu connaissance de quelques investissements à La Réunion, mais l'essentiel des fonds sort du territoire réunionnais.

Pouvez-vous nous dire s'il y a des droits de douane sur les carburants et le gaz ? Si oui combien ?

- Oui, sur le gaz : 0,7 % du prix CAF en €.

Sur les carburants : uniquement sur le SSP, il s'agit du Tarif Extérieur Commun (TEC) 4,7 % du prix CAF.

Il est à noter que la TIRIB (Taxe incitative à l'incorporation de biocarburants) ne s'applique pas en Outre-Mer. Ce qui représente -9cts /l environ. Vous trouverez ci-dessous le lien vers la circulaire des Douanes n° 19-023 du 12/06/2019 dont le paragraphe « *champ d'application* » précise bien :

« [4] La TIRIB est due en France métropolitaine. Elle ne s'applique pas dans les départements d'outre-mer »

<http://www.douane.gouv.fr/informations/bulletins-officiels-des-douanes?da=19-02>

4) Les frais de passage

Il s'agit de l'ensemble des coûts couvrant le stockage et l'entreposage des différents produits dans les installations techniques de la SRPP au Port. C'est la rémunération de l'opérateur, entrepositaire et industriel assurant cette prestation. Ils sont calculés une fois par an. Ils prennent en compte la rémunération des Capitaux propres de cette entreprise et répercutent les charges d'exploitation.

Ces montants sont divisés par les volumes commercialisés en N-1 afin d'obtenir le montant des frais de passage pour N.

Questions groupe de travail sur les articles 4 et 5 de l'arrêté du 5/02/2014, relatifs aux frais de passage et de stockage :

Article 4 : Mise en place d'une séparation comptable analytique.

Dans un délai de deux mois à compter de la publication du présent arrêté, les entreprises de stockage de produits pétroliers opérant aussi sur le marché de la distribution doivent présenter un compte de résultat et un bilan séparés pour leurs activités de stockage pétrolier ou gazier.

Ces dispositions sont-elles respectées ?

- Oui, la SRPP transmet chaque année à la Préfecture et à la DIECCTE une comptabilité analytique séparant l'activité régulée de dépôt des activités annexes. Cette comptabilité analytique est contrôlée par le commissaire aux comptes (CAC) et sert de base pour le contrôle annuel et la détermination des frais de passage par la DIECCTE.

*Article 5 : Détermination du prix maximum de passage en dépôt et d'embouteillage des produits pétroliers et gaziers.
(...)*

L'assiette est constituée des capitaux propres (capital social, réserves légales et statutaires, report à nouveau et résultat de l'exercice, subventions d'investissement et provisions réglementées) inscrits dans les comptes annuels du dernier exercice clos de l'activité de stockage et d'embouteillage issus de la séparation comptable prévue à l'article

4. Le changement éventuel du montant de l'assiette est pris en compte, pour le calcul des prix, à compter du premier mois qui suit la transmission au préfet des derniers comptes annuels certifiés. Les capitaux propres pris en compte pour le calcul des prix avant la transmission des comptes annuels de l'année N sont ceux de l'exercice N – 1. Le taux de rémunération, appliqué à l'assiette ci-dessus définie, est fixé à 9 %.

Les dispositions du présent article sont applicables à compter de la mise en place de la séparation comptable prévue à l'article 4.

La rémunération effective constatée aujourd'hui correspond-elle au taux de 9 % prévu par le décret ?

Si oui pouvez-vous nous communiquer les éléments pris en compte pour cette analyse ?

- Oui en ce qui concerne la rémunération des Capitaux propres.

L'assiette des capitaux propres définie par l'AIM du 5 février 2014 pour calculer la rémunération au taux de 9% résulte d'une décision interministérielle. Les éléments pris en compte sont ceux définis par l'arrêté, dans son article 5 : capital social, réserves légales et statutaires, report à nouveau et résultat de l'exercice, subventions d'investissement et provisions réglementées.

Ce taux de 9 % qui représente 1,8818 cts/L actuellement, correspond-il à une rémunération raisonnable dans le contexte de l'économie réunionnaise ?

- Ce taux ne représente pas 1,8818 cts/litre. Il se situe autour de 0,2 cts/litre, soit approximativement 12% des frais de passage. L'essentiel des frais de passage correspond au remboursement des frais d'exploitation pour la seule activité régulée. Ces frais de passage sont contrôlés par sondage, chaque année par la DIECCTE au vu de la comptabilité analytique précitée.

Pourquoi «9» ? Une autre rémunération pourrait-elle être envisageable ?

- Ce chiffre est prévu par le texte. Il n'appartient pas à notre service d'en juger.

Certains coûts (actifs immobilisés comprenant les installations de stockage notamment) ne sont-ils pas déjà pris en compte dans le calcul de la marge de gros avant distribution ?

- La comptabilité analytique fournie par les différents opérateurs distingue les activités de stockage, de distribution en gros et de distribution au détail. Ainsi, les différents coûts pris en compte ne peuvent pas l'être 2 fois.

Est-ce que les bénéfices non distribués (mis en réserve), les subventions d'investissement et autres provisions réglementées, qui composent les « capitaux propres » doivent faire partie de l'assiette à rémunérer à hauteur de 9 % ?

- Ces éléments sont pris en compte dans les frais de passage et en représentent, comme indiqué ci-dessus approximativement 12%, soit autour de 0,2 cts/litre.

Mise en perspective des frais de passage sur les dernières années :

Cts/L	2015	2016	2017	2018	2019	Evolution Sur période
Frais de passage	2,0118	1,9521	1,8996	1,8818	1,8486	- 8%

5) La marge des grossistes

La marge de gros est une somme fixée réglementairement, destinée à rémunérer l'activité d'importateur grossiste. Ces grossistes sont au nombre de 4 pour le carburant : SRPP (uniquement dans le cadre de son activité de grossiste), ENGEN, TOTAL, OLA Energy.

Pour le gaz, 4 grossistes opèrent sur le marché réunionnais : SRPP, PETREDEC Réunion, TOTAL, OLA Energy.

Mise en perspective de l'évolution des marges sur les dernières années :

Marges	2015	2016	2017	2018	2019	Evolution Sur période
Gros gaz (€/bouteille)	5,8645	5,8645	5,8645	5,8645	5,8645	0 %
Gros carburant (cts/L)	8,9041	8,9041	9,0110	9,0110	9,0110	+ 1,2 %

(A noter toutefois que cette marge avait sensiblement évolué lors de la 1^{ère} année de mise en place du texte (+6%)

Questions du groupe de travail sur l'article 7 de l'arrêté du 5/02/2014, relatif à la marge de gros.

Quels sont les éléments et méthodes qui vous conduisent à considérer que les rémunérations octroyées remplissent les critères prévus par le décret : « raisonnable » ?

Disposez-vous de l'ensemble des éléments (comptables et financiers) vous permettant cette analyse ?

Ces rémunérations sont-elles en adéquation avec le contexte économique local et le secteur particulier du carburant, du contexte particulier d'un secteur économique sans concurrence, sans risque commercial : la vente des produits étant certaine et les marges brutes, constantes quoi qu'il arrive ?

- En ce qui concerne la marge de gros, notre méthode est la suivante :
 - 1) analyse de la recevabilité : respect du calendrier et de la complétude du dossier ;
 - 2) vérification de la sincérité et de la réalité des chiffres sur pièce et sur place, par sondage. A titre d'exemple, en 2016 lors de la dernière demande de revalorisation pour 2017, les contrôles avaient porté sur le respect de la marge, les frais de transport, les amortissements et l'entretien et la maintenance ;
 - 3) la demande est comparée à l'historique de la marge, à l'indice des prix à la consommation (IPC) de l'INSEE, à l'évolution des SMIC et autres paramètres. Tout cela, afin de s'assurer de l'adéquation de la demande à la réalité économique ;
 - 4) la DIECCTE fait des propositions au Préfet, qui tranche avec un arbitrage interministériel.

Par exemple pour 2017, lors de la seule évolution des 5 dernières années, la DIECCTE a fait 3 propositions et, au niveau interministériel, a été retenu un autre niveau de marge, inférieur à nos 3 propositions.

6) La marge des détaillants

La marge de détail est une somme fixée réglementairement, destinée à rémunérer l'activité de distributeur au détail (station-service pour le carburant et station-service ou autre pour le gaz). En ce qui concerne le carburant, les stations recensées sont au nombre de 155, regroupées sous 4 enseignes : VITO, TOTAL, OLA Energy, ENGEN.

Il est à noter qu'une seule station-service n'est rattachée à aucune enseigne.

En ce qui concerne le gaz, environ 600 points de vente sont recensés.

Mise en perspective de l'évolution des marges sur les dernières années :

Marges	2015	2016	2017	2018	2019	Evolution Sur période
Distribution gaz €/bouteille	1,6052	1,6052	1,6052	1,6052	1,6052	0 %
Distribution carburant Cts/l	11,9421	11,9421	11,9421	12,1016	12,1016	+ 1,3%

(A noter toutefois que cette marge avait fortement évolué lors de la 1^{ère} année de mise en place du texte (+10%))

Questions du groupe de travail sur les articles 8, 9 et 10 de l'arrêté du 5/02/2014, relatifs à la marge des détaillants.

Quels sont les éléments et méthodes qui vous conduisent à considérer que les rémunérations octroyées remplissent les critères prévus par le décret : « raisonnable » ?

Disposez-vous de l'ensemble des éléments (comptables et financiers) vous permettant cette analyse ?

Ces rémunérations sont-elles en adéquation avec le contexte économique local et le secteur particulier du carburant, du contexte particulier d'un secteur économique sans concurrence, sans risque commercial : la vente des produits étant certaine et les marges brutes, constantes quoi qu'il arrive ?

- En ce qui concerne la marge de détail, notre méthode est la suivante :
 - 1) analyse de la recevabilité : respect du calendrier et de la complétude du dossier ;
 - 2) vérification de la sincérité et de la réalité des chiffres sur pièce et sur place, par sondage ;
 - 3) la demande est comparée à l'historique de la marge, à l'indice des prix à la consommation (IPC) de l'INSEE, à l'évolution des SMIC et autres paramètres. Tout cela, afin de s'assurer de l'adéquation de la demande à la réalité économique du territoire ;
 - 4) la DIECCTE fait des propositions au Préfet, qui tranche avec un arbitrage interministériel.

Par exemple en 2017, le préfet a reçu une demande du SRESS pour 2018, faisant état de documents certifiés par des experts comptables, relatifs à un panel de stations. Ce panel de stations (31) était censé être représentatif des stations présentes sur le territoire. Le panel présenté par le SRESS a été jugé insuffisamment représentatif, ce qui a amené la DIECCTE à élargir le contrôle comptable à 47 stations. Ces contrôles ont permis de corriger certains éléments du dossier initial et de proposer une limitation de l'augmentation, qui a finalement été de 1,3% (seule augmentation depuis 2015).

Article 9 : Informations annuelles fournies par les détaillants.

Les détaillants transmettent chaque année au préfet territorialement compétent, par voie électronique avant le 31 juillet, les renseignements suivants :

- volume total de carburants vendus au cours de l'exercice clos ;
- montant annuel des loyers et redevances reversés au propriétaire de la station ;
- résultat net de l'exercice clos de l'activité régulée ;
- les effectifs salariés à la clôture de l'exercice.

Ces dispositions sont-elles respectées ?

- Non, pas systématiquement. Comme indiqué ci-dessus, elles sont demandées et contrôlées sur un échantillon représentatif des stations, lorsqu'il y a une demande de revalorisation de marge, ou pour tout autre enjeu.

Certaines stations les transmettent spontanément chaque année, mais en dehors des années à enjeu, ces documents sont archivés et sans exploitation ni utilité spécifique.

Pourriez-vous nous communiquer les volumes vendus par les stations : moyens ; le plus bas ; le plus haut ?

- Sur un échantillon de 49 stations (contrôlées en 2018 et au début 2019), les volumes suivants ont été constatés pour l'année 2017 (moyenne / le plus bas / le plus haut)

SSP (en litres) : 885 943 / 113 599 / 2 390 709
GAZOLE (en litres) : 2 574 475 / 333 394 / 8 244 083

Pour 2019, une demande a été faite et d'ici la fin 2019 la DIECCTE devrait disposer de l'ensemble des données pour toutes les stations.

Disposez-vous des éléments vous permettant de distinguer les éléments comptables et financiers entre l'activité régulée et non régulée ?

- Non, toutes les stations ne disposent pas à ce jour d'une comptabilité analytique, ce qui ne permet pas une analyse immédiate des différentes activités. En cas d'enjeu particulier, notamment en cas de demande de revalorisation de marge, il revient à la DIECCTE d'affiner au mieux, avec les éléments comptables transmis et complétés, l'analyse de l'activité régulée.

Peut-on définir une station de référence ? Si oui, pouvez-vous nous dire les critères retenus ? Quel serait le seuil de rentabilité pour cette station de référence ?

- Non

Dans le cadre de notre modèle de prix administré, est-ce cohérent d'avoir la même Rémunération (marge brute) quels que soient les volumes vendus ? Si oui pourquoi ? Si non : peut-on envisager un système qui prenne en compte cet aspect ou d'autres ?

- Le texte ne prévoit aucune pondération. La DIECCTE n'est qu'un service d'exécution du texte.

Les activités annexes (services, commerces, location de fonds de commerce (grossistes), etc...) sont-elles prises en compte dans la définition des marges et rémunérations administrées ? Si oui dans quelles conditions ? Si non : Doit-on les prendre en compte ?

- Non, elles ne sont pas prises en compte car le texte ne le prévoit pas (code de l'énergie).

Le modèle économique d'une station gérée par un propriétaire indépendant et un locataire gérant est-il le même ? D'un point de vue économique, leur même rémunération est-elle pertinente ?

- Le texte ne distingue pas entre les différents modes de gestion des stations. Les contrats de gérance sont signés librement entre les grossistes et les gérants. Les termes de ces contrats et leurs durées varient, chaque grossiste ayant sa propre politique commerciale.

Article 10 Mode de distribution.

10.1. Les modalités de fixation des prix et des marges du présent arrêté sont basées sur un modèle de distribution des carburants opéré sous un statut d'acheteur ferme (gérance libre). Il peut être dérogé ponctuellement à ce principe pour une durée limitée dans le temps.

Dans ce cadre, les distributeurs et les détaillants s'engagent à harmoniser par réseau les conditions d'exploitation des stations-services mises en location-gérance en préservant l'emploi dans les sites.

Des commissions ou des groupes de travail seront mis en place après la mise en application du présent arrêté de méthodes. Des indicateurs choisis par les groupes de travail seront envoyés à l'administration.

10.2. Des accords relatifs aux indemnités de fin de contrat de location-gérance peuvent être conclus après la publication du présent arrêté.

Ces accords devront faire l'objet d'un agrément par le préfet, après information de l'observatoire des prix, des marges et des revenus, en application de l'article 9 du décret n° 2013-1315 du 27 décembre 2013.

Dans le cadre de cet article, des travaux ont-ils été engagés pour le mettre en œuvre, en particulier sur le principe temporaire de la location gérance ? (le niveau actuel des stations en location gérance semble montrer le contraire)

- La DIECCTE n'a pas connaissance de travaux engagés sur ce point.

Disposez-vous des éléments concernant les accords de fin de contrat prévus par le décret ? Si non, les avez-vous sollicités ?

- Non, l'indemnité de fin de gérance est un surcoût national que la Réunion ne porte pas à ce jour (Cf. rapport IGF Bert de Juillet 2017).

Des réflexions et travaux sont en cours en interministériel sur ce point.

Il semblerait que la durée de ces contrats aurait tendance à se contracter. Avez-vous des éléments sur ce plan ?

- La DIECCTE ne dispose pas d'éléments sur ce point.

Le modèle de distribution et de prix règlementé se base sur une séparation des distributeurs et des détaillants, d'où une rémunération distincte.

Dans la pratique et pour 75% des détaillants, le distributeur est propriétaire du fonds de commerce (pour la partie réglementée et non réglementée) et de l'approvisionnement des carburants. Les contrats entre le distributeur et les détaillants s'assimilent plus à un contrat d'adhésion qu'à un véritable contrat de location « négocié ». Ces contrats mettent les détaillants dans une situation de relative dépendance économique. Ces contrats imposent ainsi le maintien du détaillant dans le réseau de la marque du distributeur pour la livraison des carburants. L'impossibilité d'une véritable négociation des loyers et la maîtrise d'autres redevances (plus ou moins écrites) réduit de fait la rémunération attribuée aux détaillants au profit du distributeur. Ces contrats empêchent en réalité la possibilité d'une réelle concurrence dans la mesure où les détaillants sont « tenus » par leur distributeur (même les indépendants du point de vue de leur approvisionnement).

Dans ce contexte, les 4 distributeurs (qui font aussi de l'importation, du stockage, du commerce du gaz pour certains, etc...) n'ont aucun intérêt à une réelle concurrence. Avez-vous eu l'occasion de lire ces contrats ? Si oui qu'en avez-vous tiré comme conclusion ? Si non : pourquoi puisque le décret prévoit d'une part une existence limitée dans le temps des locations gérance et par dérogation, et d'autre part l'agrément du Préfet (10-2). Partagez-vous notre analyse ? Avez-vous une analyse de la situation ?

- La DIECCTE ne dispose à l'heure actuelle, d'aucun élément d'enquête permettant de valider ou contredire cette analyse. Il y a eu et il peut y avoir des changements d'enseignement.

Il pourrait y avoir à tout moment concurrence sur les prix dans la mesure où les marges et les prix ne sont que des plafonds ; tout comme il pourrait y avoir un autre grossiste sur le marché réunionnais.

S'agissant de la dépendance économique, la DIECCTE s'est proposée, auprès des professionnels qui s'estimeraient victimes, par le passé et encore tout récemment, d'étudier l'équilibre des relations commerciales entre grossiste et détaillant et d'intervenir afin de stopper et sanctionner les éventuels abus.

A ce jour, aucune plainte n'a été reçue.

7) Autres questions du groupe de travail :

Sur l'article 14 de l'arrêté du 5/02/2014, relatif à la transparence :

L'observatoire des prix, des marges et des revenus rend publiques, au plus tard le 30 septembre de chaque année, les données agrégées transmises par les services de l'Etat et non nominatives suivantes :

- les résultats nets comptables des activités réalisées en monopole ;
- les résultats nets comptables agrégés du secteur de la distribution de produits pétroliers et gaziers au stade de gros ;
- les résultats nets comptables agrégés du secteur de la distribution de produits pétroliers et gaziers au stade de détail ;
- les effectifs salariés agrégés du secteur de la distribution au détail des produits pétroliers et gaziers.

A priori, cette communication n'a jamais été pas faite. Pouvez-vous nous en communiquer la raison ?

- La DIECCTE répond aux sollicitations de l'OPMR et a communiqué à plusieurs reprises les éléments dont elle dispose en séances plénières. Fin 2014 et fin 2017, la DIECCTE a procédé à la communication prévue par cet article en ce qui concerne les activités de stockage et de commerce de gros. A noter également, que le sujet carburant, du fait d'une conjoncture favorable pendant quelques exercices, n'était pas parmi les questions prioritaires inscrites à l'ordre du jour de nombre de réunions de l'OPMR.

S'agissant du commerce de détail, la DIECCTE n'a pas la connaissance des résultats nets comptables agrégés du secteur de distribution soit 155 stations-service.

Serez-vous en mesure de le faire pour cette année ?

- Pour 2019, la DIECCTE dispose d'ores et déjà de toutes les informations concernant les activités réalisées en monopole et au stade de gros. Elle a relancé les détaillants qui n'ont pas transmis les renseignements réglementaires et communiquera le tout à l'OPMR au plus tard en fin d'année.

Sur la qualité des carburants vendus à La Réunion.

Vous nous avez dit que la qualité du carburant à La Réunion remplit les conditions des normes françaises et européennes. Pouvez-vous nous dire quels sont les éléments de contrôle interne ou externe qui vous permettent de l'affirmer.

- En ce qui concerne le contrôle de la qualité des carburants, ces derniers doivent répondre à des normes techniques. La Réunion étant un département français, les carburants qui y sont commercialisés doivent respecter la réglementation et les spécifications françaises. Ces contrôles sont de la compétence du Ministère de la Transition Ecologique. D'une part, la Direction Générale de l'Energie et du Climat mandate des organismes spécialisés pour

effectuer des prélèvements dans tous les dépôts, dans le cadre de la Directive 98/70/CE. D'autre part, les pétroliers font réaliser des analyses de chaque importation et transmettent les certificats de qualité à la Direction de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DEAL).

Pouvez-vous nous confirmer que les additifs obligatoires sur le continent ne s'appliquent pas à La Réunion ? Si oui, pourquoi et quelles sont les conséquences éventuelles sur les véhicules ?

Auriez-vous des préconisations sur ce sujet ?

- La DIECCTE n'a aucune compétence technique particulière sur le sujet. En revanche, la DIECCTE a une compétence pour rechercher et sanctionner les fraudes sur la qualité des produits. Si de tels éléments étaient portés à sa connaissance, des investigations seraient menées avec l'appui des services techniques compétents.

Sur les prix plafonds des carburants vendus à La Réunion.

Les totaux des coûts, taxes et marges communiqués dans les arrêtés préfectoraux mensuelles et les prix de vente indiqués présentent des différences qui nous semblent être plus importants que des arrondis.

Pouvez-vous nous éclairer sur ce point ? (tableau détaillant ces éléments)

SANS PLOMB								
	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUIL	AOUT
Valeur CAF	0,364714	0,365014	0,394016	0,441684	0,481058	0,468797	0,403795	0,449946
FISCALITE	0,710749	0,715737	0,724697	0,73852	0,750558	0,763332	0,746982	0,744093
PASSAGE	0,018818	0,018818	0,018818	0,018818	0,018818	0,018818	0,018818	0,018486
Marge GROS	0,09011	0,09011	0,09011	0,09011	0,09011	0,09011	0,09011	0,09011
Marge DETAIL	0,121016	0,121016	0,121016	0,121016	0,121016	0,121016	0,121016	0,121016
TOTAL	1,305407	1,310695	1,348657	1,410148	1,46156	1,462073	1,380721	1,423651
Prix de vente (€)	1,33	1,34	1,38	1,43	1,48	1,48	1,41	1,45
Différence (€)	0,025	0,029	0,031	0,020	0,018	0,018	0,029	0,026

GAZOLE								
	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUIL	
CAF	0,410804	0,413847	0,454469	0,474497	0,486208	0,492766	0,433519	0,460338
FISCALITE	0,410986	0,416045	0,419147	0,421107	0,42292	0,439358	0,437726	0,436917
PASSAGE	0,018818	0,018818	0,018818	0,018818	0,018818	0,018818	0,018818	0,018486
Marge GROS	0,09011	0,09011	0,09011	0,09011	0,09011	0,09011	0,09011	0,09011
Marge DETAIL	0,121016	0,121016	0,121016	0,121016	0,121016	0,121016	0,121016	0,121016
TOTAL	1,051734	1,059836	1,10356	1,125548	1,139072	1,162068	1,101189	1,126867
Prix de vente (€)	1,06	1,07	1,11	1,13	1,16	1,17	1,11	1,14
Différence (€)	0,008	0,010	0,006	0,004	0,021	0,008	0,009	0,013

- Dans ces deux tableaux les droits de port perçus par le GPMDLR ainsi que les deux arrondis (mois précédents et mois en cours) ne figurent pas.

Pour information : Droits GPMDLR SSP : 2,1522 cts€ / litre – gazole : 1,1402 ct€ / litre.

Concernant les arrondis : pouvez-vous nous dire ce que représentent les sommes correspondantes et ce qu'elles deviennent, dans la mesure où systématiquement les prix de vente sont arrondis au-dessus des coûts totaux

- Les arrondis sont les différences entre les prix de structures (4 décimales) (tous les calculs se font à 4 décimales) et les prix de vente publics (2 décimales). Il s'agit d'application de formules mathématiques.

Les arrondis du mois en cours deviennent les arrondis du mois précédent dans les structures suivantes. Statistiquement, sur le long terme, il y a autant d'arrondis à la hausse qu'à la baisse.

Arrondis de oct 2018 à sept 2019													
	oct-18	nov-18	déc-18	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	total
SSP	-0,0115	-0,2148	-0,474	-0,1669	-0,4929	0,4909	0,3239	0,0157	-0,3443	0,4314	-0,4151	0,2765	-0,5811
Gazole	0,1543	0,2797	0,2608	-0,0528	-0,2792	0,2246	-0,4604	0,4922	0,1455	-0,1136	0,0595	-0,4292	0,2814

Pouvez-vous nous dire quels sont éléments qui ont conduit à la baisse du prix de passage en août ?

- La baisse des frais de passage connue au mois d'août 2019 est liée à la baisse des dotations aux amortissements (cuves 23 et 24 amorties), à la reprise de dotation aux provisions concernant le racleur, ainsi qu'à la reprise sur provision relative au stock de pièces détachées.

Sur les marges pratiquées sur le gaz à La Réunion.

Le taux de marge oscille entre 42 et 47 %.

Y a-t-il une explication particulière à ce taux a priori plutôt élevé ?

Pouvez-vous nous communiquer les éléments qui conduisent à fixer ce niveau de rémunération ?

- Cette somme recouvre les marges de gros et de détail.

La marge de gros ne concerne que l'activité régulée et couvre notamment les coûts des équipements (bouteilles, casiers ...), leur maintenance ainsi que le transport des bouteilles jusqu'aux détaillants (station-service ou supérette au nombre de 600, déchargement manuel). La marge de détail rémunère la station ou la supérette qui ne vend que la bouteille au client final (600 points de vente).

Il est à noter que la bouteille de gaz vendue à La Réunion est, de très loin, la moins chère de France (16,03€ au 1^{er} août). Le prix d'une bouteille de 13kg vendue en métropole est de l'ordre de 30€.

Pouvez-vous nous expliquer la différence constatée entre le total des coûts et le prix de vente public ? Que deviennent les sommes que représentent ces différences ?

- Là encore les différences concernent les droits de port et les arrondis non compris dans la structure (0,1223 €/bout + arrondis variables).
