

Rapport de synthèse des travaux de l'atelier carburant mis en place à la suite des manifestations dites des « Gilets jaunes »

Assemblée plénière de l'OPMR
Vendredi 31 juillet 2020



Composition de l'atelier

- 2 représentants des citoyens tirés au sort : Jean Yves Alphy et Guy Robert ;
- 2 représentants d'association de consommateurs : J. Pierre Lajoie (UFC Que Choisir) et Gabriel Lacassagne (ADEIC) ;
- 2 représentants de syndicats : Nicolas de Launay (CFTC) et Jocelyn Cavillot (Union Syndicale Solidaires).

L'atelier s'est réuni du mois d'avril 2019 et au mois de mai 2020.



Objectifs de l'atelier

- faire le point sur l'application du décret de 2013 et de l'arrêté de 2014 sur les prix du secteur des carburants et du gaz à La Réunion ;
- s'informer sur les destinations et l'utilisation finale des taxes payées par les consommateurs.

Axes prioritaires de travail :

- la réalité des coûts et des marges des opérateurs,
- Le poids réel de la fiscalité,
- la qualité des produits,
- le respect de la transparence prévue dans les textes réglementaires.



Quelques données du secteur du carburant à La Réunion (1)

- La Réunion a importé en 2018 : 474 millions de litres de gazole ; 131 millions de litres d'essence ; 247 millions de litres Jet (Kérosène) et 21 239 tonnes de gaz et 21998 tonnes en 2019 (environ 2 millions de bonbonnes) ;
- 4 importateurs pour les carburants : RUBIS (VITO), TOTAL, OLA (Tamoil) et ENGEN ;
- 4 importateurs pour le GAZ : RUBIS, TOTAL, OLA et PETREDEC
- le stockage est assuré en monopole par la SRPP (RUBIS).



Quelques données du secteur du carburant à La Réunion (2)

Parts de marché (données pétroliers en 2019) :

- VITO (Rubis) : 33,5% - 52 stations,
- TOTAL (24,3%) - 38 stations,
- ENGEN (22,6%) - 35 stations,
- TAMOIL (OLA) (19,5%) - 30 stations.

155 stations-service ont été recensées à la fin 2019. 75% sont la propriété des pétroliers et sont données en location gérance.



Tableau de synthèse des valeurs financières du secteur

	GAZOLE	ESSENCE	TOTAUX
Prix de référence au 01/08/2019	1,14 €	1,45 €	
Chiffre d'affaires HT	540 672 371 €	190 414 561 €	731 086 933 €
Total des taxes perçues	211 525 369 €	97 585 896 €	309 111 265 €
dont			
FIRT (fond routier)	171 355 200 €	76 480 993 €	247 836 193 €
Octroi de Mer	11 856 850 €	26 920 679 €	38 777 530 €
Octroi de Mer Régional	11 856 850 €	3 283 010 €	15 139 860 €
Certificats Economie d'énergie (Etat)	26 199 162 €	6 831 586 €	33 030 748 €
Redevance Grand Port Maritime	5 217 014 €	2 777 093 €	7 994 107 €
Un centime (en + ou en -) représente un chiffre d'affaires de :	4 742 740 €	1 313 204 €	6 055 944 €



Analyse comparée de la composition du prix des carburants à La Réunion et Hexagone

	Réunion				Hexagone			
	Gazole		Essence		Gazole		Essence	
Prix à la pompe	1,14		1,45		1,49		1,57	
Valeur CAF	0,45	39%	0,45	31%	0,53	36%	0,52	35%
Distribution	0,21	18%	0,21	14%	0,11	7%	0,11	7%
Fiscalité	0,45	39%	0,76	52%	0,85	57%	0,94	60%
dont								
Fond Routier	0,36	80%	0,58	76%				
OM	0,02	4%	0,1	13%				
Certificat Eco Energie	0,06	13%	0,04	5%				
TICPE					0,61	72%	0,69	73%
TVA					0,24	28%	0,25	27%



GAZ :

Juillet 19		
Valeur CAF	5,6754 €	
marge distribution	5,8645 €	35 %
marge détail	1,6052 €	10 %
Passage + GPM	3,4992 €	21 %
Total cumulé	16,64 €	
prix de vente juillet19	16,65 €	



Cadre réglementaire

Le modèle économique semi-administré est régi par l'arrêté du 5 février 2014 relatif au décret 2013-1315 du 27 décembre 2013 en application des articles L. 410-2, L. 410-3 et L. 910-1 du code de commerce et de la loi n° 2012-1270 du 20 novembre 2012 relative à la régulation économique outre-mer dite Loi Lurel.



Organismes auditionnés

- le SRESS (représentant les gérants des stations-service),
- l'ensemble des pétroliers (représentant les importateurs, les grossistes, le stockage (SRPP),
- des représentants de la Région Réunion,
- un acteur économique qui souhaite depuis plusieurs années importer du carburant à La Réunion (la CCIRPP),
- Le pôle C de la Direccte nous a fourni un document de travail qui a apporté un certain nombre de réponses à nos questions.



Propositions portant sur l'amélioration du dispositif de réglementation sans impact direct sur les prix (1)

Transparence et monopole :

- création d'une structure publique ou mixte de type GIE pour le passage et le stockage en examinant les possibilités juridique et financière
- ou bien rachat par l'Etat ou des collectivités des infrastructures et mise en concurrence périodique dans le cadre d'une délégation de Service Public ;
- création d'une ou plusieurs cuves pour des carburants alternatifs (éthanol ou autres)



Propositions portant sur l'amélioration du dispositif de réglementation sans impact direct sur les prix (2)

Fiscalité :

- maintien des Certificats d'Economie d'Energie dans le département / Extension de cette demande aux autres secteurs où cette contribution est perçue (EDF par exemple).

Utilisation des recettes fiscales :

- création d'une structure type Syndicat des Transports publics « STIF » en IDF qui sera attributaire de tout ou partie de la TSC et chargée de mettre en œuvre une politique cohérente de transport collectif sur tout le département.



Propositions portant sur l'amélioration du dispositif de réglementation sans impact direct sur les prix (3)

Transparence et Contrôle :

- les pétroliers et détaillants doivent produire de manière obligatoire les informations prévues par les textes ;
- demander la séparation des éléments financiers concernant l'activité gaz et carburants d'une part (activité réglementée) et les activités réglementées et non réglementées d'autre part ;
- demander à la DRFIP de faire une analyse des éléments énumérés dans la partie « études complémentaires » ;
- étendre l'obligation de transparence annuelle aux collectivités destinataires de la TSC concernant l'utilisation des recettes fiscales puisque celles-ci sont fléchées pour le transport.



Propositions portant sur l'amélioration du dispositif de réglementation sans impact direct sur les prix (4)

Contrôle qualité :

- ne pas se contenter des contrôles des pétroliers (supposés suffisants) mais désigner un organisme indépendant (public ou privé) agréé par les autorités compétentes qui fera des contrôles effectifs avec une restitution annuelle à la commission carburant de l'OPMR.



Propositions portant sur l'amélioration du dispositif de réglementation sans impact direct sur les prix (5)

Concurrence - Position dominante – Intérêt général :

- Les contrats de location gérance des stations-service faisant partie intégrante de l'activité régulée, le régulateur doit avoir un droit de regard sur les contrats ;
- L'observatoire des prix ou la Direccte doit demander officiellement au SRESS ou au pétroliers la disposition d'un contrat de location gérance « type » de chaque pétrolier pour examiner leur caractère supposé dominant, voir abusif ;
- Une certaine harmonisation des durées de contrat, des bases de calcul des loyers (ex : volume vendu) serait de nature à améliorer l'équilibre pétroliers-gérants et permettra aussi un meilleur fonctionnement de la concurrence.



Propositions portant sur la structuration des coûts, des marges, de la fiscalité ayant potentiellement un impact sur les prix

- **rééquilibrer la taxation entre le gazole et l'essence sans en profiter pour augmenter les recettes fiscales ;**
- **passage et Stockage : revoir et ajuster la rémunération du Grand Port Maritime et de la SRPP ;**
- **rémunérations des acteurs : lever les questionnements sur leur juste niveau.**



Analyses ou observations à confirmer par des contrôles des services spécialisés ou études complémentaires par les services de l'Etat ou un cabinet indépendant (1)

- régler s'il y a lieu les sujets de la distribution directe par les pétroliers dans les stations « fantômes » et par la mise à disposition de cuves privés ;
- impliquer la distribution de gros dans le maintien de l'emploi au même titre que la distribution de détail. Pour cela, compléter l'article 7 de l'arrêté.



Analyses ou observations à confirmer par des contrôles services spécialisés ou études complémentaires par les services de l'Etat ou un cabinet indépendant (2)

Niveau de rémunération des acteurs :

- Réaliser une étude par un cabinet indépendant ou un service de l'Etat compétent sur le bien-fondé des rémunérations (pétroliers, GPM, SRPP) ;
- distinguer les éléments comptables et financiers concourant aux activités régulées (carburants, gaz et location des stations-service pour la part de l'activité régulée) et non régulées (autres commerces) ;
- évaluer la part des emplois affectés aux activités régulées et non régulées (nombre et coût) ;
- mettre en place une rémunération dégressive à partir d'un niveau de volume de vente pour prendre en compte les effets d'échelle mais sans qu'il y ait incidence sur les prix plafonds.



Conclusion (1)

Le décret et l'arrêté qui organisent le secteur du carburant et du gaz à La Réunion qui date de **2013 méritent un petit rafraîchissement.**

La synthèse de notre modèle actuel donne :

- la garantie de prix à la pompe plus bas que dans l'hexagone (grâce à une fiscalité moins lourde) ;
- un réseau de distribution qui répond aux besoins des consommateurs ;
- une qualité des produits (dont les contrôles effectifs demandent plus de transparence) qui correspond a priori à la réglementation ;
- des acteurs économiques qui sont satisfaits d'un modèle qui leur rapporte chaque année de très confortables revenus ;
- Des emplois de pompiste dans le réseau de distribution de détail ;
- des consommateurs et des salariés, malgré des prix à la pompe inférieurs à l'hexagone, qui voient leurs dépenses de transport augmenter de mois en mois ;
- un dispositif de remboursement de taxes pour certains secteurs professionnels du transport alors que les travailleurs salariés ou professionnels d'autres secteurs n'en bénéficient pas - C'est une discrimination qui mérite d'être supprimée.



Conclusion (2)

Dans un contexte qui a beaucoup évolué depuis 2013, les propositions de l'atelier carburant visent à :

- améliorer le modèle ;
- tenter de mieux concilier les intérêts contradictoires des pétroliers et stations-service, qui ont besoin de dégager des bénéfices, des consommateurs citoyens et salariés qui ont besoin de prix raisonnables et sans doute d'une meilleure utilisation des taxes, et des collectivités qui ont besoin de ces ressources pour financer les infrastructures et leur fonctionnement ;
- s'assurer que les services de l'Etat remplissent bien leur rôle d'arbitre, en veillant à la pérennité d'un modèle toujours validé par la population, par la juste application des textes, ce qui ne semble pas toujours aisé.



ADDENDA sur l'effet COVID 19

- La réduction des taxes en raison de l'arrêt de l'activité pose encore plus fortement la question du financement des collectivités locales ;
- le développement des transports collectifs non routiers et des carburants « propres » rend cette réflexion d'autant plus nécessaire ;
- Les limites de l'économie de marché mises au jour pendant la crise conforte les analyses sur un renforcement de l'intervention publique.

