

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

Cet atelier a été constitué au sein de l'Observatoire des Prix des Marges et des Revenus (OPMR) par :

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

Jocelyn Cavillot a été désigné animateur de l'atelier. Pascal Fortin, chargé de mission assurant le secrétariat de l'observatoire des prix et des revenus a assisté à l'ensemble des réunions.

Cette mission considérée comme un contrôle citoyen a été réalisée avec les moyens des membres de cet atelier, avec l'assistance du chargé de mission du SGAR et du syndicat Solidaires de La Réunion.

L'atelier s'est réuni du mois d'avril 2019 au mois de mai 2020. Dans le contexte du confinement, les échanges ont eu lieu par courriel.

Les éléments du pré-rapport ont été communiqués aux acteurs pour la partie les concernant pour qu'ils puissent apporter leurs remarques éventuelles. Excepté le représentant de la Région Réunion, aucune remarque n'a été formulée.

Préambule sur l'objectif de cet atelier :

L'atelier s'est fixé comme objectif :

- de faire le point objectivement sur l'application du décret de 2013 et de l'arrêté de 2014 qui fixent les conditions de la fixation des prix du secteur des carburants et du gaz en outre-mer et à La Réunion (définition des coûts, des marges, l'emploi, la qualité, la transparence, etc...)
- dans la mesure du possible, de savoir les destinations et l'utilisation finale des taxes payées par les consommateurs

L'axe prioritaire de travail de l'atelier n'a pas été la baisse des prix (puisque'ils sont moindres que ceux de l'hexagone) mais dans le cadre de notre modèle semi administré, la recherche :

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

Le juste niveau des rémunérations et donc du juste prix, la réalité de la qualité des produits ont orienté nos travaux et nos conclusions.

Compte tenu du poids conséquent du transport (voiture + assurance + entretien + carburant) dans le budget des ménages (premier poste) et des besoins énormes en matière de transports collectifs efficaces, l'atelier a prolongé ses travaux et réflexions vers l'utilisation des recettes fiscales prélevées.

C'est dans cet état d'esprit que l'atelier carburant vous présente la synthèse de ses travaux et quelques propositions pour tenter d'améliorer un modèle qui, même s'il ne fonctionne pas trop mal, nécessite des améliorations pour le bénéfice du plus grand nombre et un toilettage a minima.

Quelques données du secteur du carburant à La Réunion

- 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)
- **Parts de marché (données pétroliers en 2019)** : 155 stations.
 - VITO (Rubis) : 33,5% - 52 stations
 - TOTAL 24,3% - 38 stations
 - ENGEN (22,6%) - 35 stations
 - TAMOIL (OLA) (19,5%) - 30 stations

158 stations (3 de plus) 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 €	
Quantité reçue en 2018 (en Litres)	474 274 010 €	131 320 387 €	605 594 397 €
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 €
Marges Brutes des Pétroliers	42 736 831 €	11 833 280 €	54 570 111 €
Marges Brutes des Stations	57 394 744 €	15 891 868 €	73 286 612 €
Total Marges Brutes			127 856 723 €
Part réelle des Pétroliers (propriétaire de 75% des stations de service)	85 782 889 €	23 752 181 €	109 535 070 €
Part des stations indépendantes	14 922 633 €	4 131 886 €	19 054 519 €
Un centime (en + ou en -) représente un chiffre d'affaires de :	4 742 740 €	1 313 204 €	6 055 944 €

Décomposition du prix des carburants à La Réunion				
Période de référence :	août-19			
	GAZOLE		ESSENCE	
Prix CAF (arrivé au Port)	0,45 €	40 %	0,45 €	31 %
stockage	0,02 €	2 %	0,02 €	1 %
Fiscalité	0,45 €	39 %	0,76 €	53 %
dont Octroi de Mer	0,02 €	2 %	0,10 €	7 %
dont Fond routier	0,36 €	32 %	0,58 €	40 %
dont autres taxes	0,08 €	6 %	0,08 €	6 %
Marges (pétroliers et stations)	0,21 €	19 %	0,21 €	15 %
Px vente	1,14 €	100 %	1,45 €	100,0 %

Détail de la fiscalité d'après la réponse de la Direccte				
Données août 19 (cts = centimes)	ESSENCE		GAZOLE	
Total des taxes	76 cts	100 %	45 cts	100 %
OM	10 cts	13 %	2 cts	4 %
TSC (FIRT)	58 cts	76 %	36 cts	80 %
Autres Taxes	8 cts	11 %	7 cts	16 %
dont				
Tarif Extérieur Commun (taxe perçue pour l'UE)	2 cts		-	
Certificat Eco Energie (Ministère Transition Ecologique)	4 cts		6 cts	
Droit de Port (au profit du Grand Port Maritime)	2 cts		1 cent	

Décomposition du prix des carburants en métropole				
Avril 19	SP95		GAZOLE	
PRIX A LA POMPE		1,57 €		1,49 €
PETROLE	26,8 %	0,45 €	28,30 %	0,45 €
RAFFINAGE	4,6 %	0,07 €	5,50 %	0,08 €
DISTRIBUTION	7,2 %	0,11 €	7,60 %	0,11 €
TAXES (dont) :	61,4 %	0,94 €	58,60 %	0,85 €
TICPE		0,69 €		0,61 €
TVA/TICPE		0,13 €		0,12 €
TVA/PRODUIT		0,12 €		0,12 €

Dans la composition du prix de vente à la pompe entre La Réunion et l'Hexagone, nous notons un différentiel de marge brute qui s'établit à +10 centimes en moyenne (21-11).

De même le différentiel de taxe s'établit à -18 centimes (94 - 76) sur l'essence, et - 40 centimes (85 - 45) sur le gazole.

A ce propos, la région Réunion a appelé notre attention sur le fait que la TSC n'avait pas évolué depuis 20 ans et que les taux de l'OM et l'OMR sont restés fixes.

La fiscalité est un outil à la disposition de l'Etat (des Régions en ce qui concerne les outre-mer) pour agir sur le niveau des prix du marché de la distribution de produits pétroliers, dans le contexte des caractéristiques spécifiques du marché de l'approvisionnement en produits pétroliers de la Réunion :

- Mutualisation des achats ;
- Mutualisation du stockage ;
- « concurrence » des enseignes a priori mais dans la pratique, il n'y a pas de concurrence des prix car aucune contrainte légale ou réglementaire ne l'oblige.

GAZ :

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

Nombre de bonbonnes annuel estimé	2 000 000	
Chiffre d'affaires (base prix juillet)	33 300 000 €	
marges de gros	11 729 000 €	35 %
marges de détail	3 210 400 €	10 %

Il faut noter qu'il n'y a pas d'octroi de mer sur le gaz. Le tarif extérieur commun (TEC) représentant 0,7% de la valeur CAF est perçu au profit de l'UE. Les frais de port d'environ 12 centimes par bonbonne sont perçus au profit du Grand Port Maritime. Les frais de passage sont passés de 3,38 € à 3,42 € depuis le mois d'août.

Aspect 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.**

Depuis quelques années déjà le sujet du prix des carburants et de sa qualité est devenu un véritable serpent de mer qui suscite de manière cyclique des convulsions dans la population. A chaque fois, des rapports, des grands débats, des avis sont émis et quelques mesures sont prises en vue d'apaiser les tensions jusqu'à la prochaine crise.

C'est sans doute pour respecter cette tradition que l'atelier carburant a été mis en place au début de l'année 2019, après les manifestations de novembre 2018 des « gilets jaunes ». Les travaux de cet atelier s'insèrent donc dans cette tradition et la continuité des précédents mouvements. L'atelier espère toutefois que quelques unes de ses propositions pourront être utiles pour faire un pas de plus vers une meilleure situation.

L'atelier a eu l'occasion de présenter plusieurs points d'étape de ses travaux en séance plénière. Il a « auditionné » le SRESS (représentant les gérants des stations de service), l'ensemble des pétroliers (représentant les importateurs, les grossistes, le stockage (SRPP) et le Gaz), des représentants de la Région Réunion et un acteur économique qui souhaite depuis plusieurs années importer du carburant à La Réunion (la CCIRPP).

Suite aux nombreuses questions posées par l'atelier au Pôle C de la Direccte, une réunion de travail a eu lieu et un certain nombre de réponses ont été apportées dans le cadre d'une note de travail.

De manière informelle mais es-qualité, l'animateur de l'atelier, Jocelyn Cavillot, de l'Union syndicale Solidaires Réunion, a rencontré et échangé avec des gérants de stations de service en gérance et indépendants, des représentants de concessions automobiles, des représentants d'administration et un représentant d'une collectivité autre que la Région sur le sujet.

Même si l'ensemble des échanges (officiels et informels) avec ces sources diverses a permis une meilleure compréhension du secteur d'activité et de ses spécificités, seuls les éléments issus des rencontres officielles ont été repris dans ce rapport de synthèse. Les autres personnes n'étant pas formellement mandatées pour s'exprimer au nom de leur entreprise ou institution.

1- Achat des carburants :

Contexte

Le décret prévoit que le prix d'achat pris en compte n'est pas le prix réel payé par les importateurs mais la Cotation Platt's sur le marché international de Singapour. **C'est donc une valeur théorique qui sert de base au calcul du prix final à la pompe.**

Cette méthode avait été choisie en 2013, compte tenu de l'impossibilité d'obtenir les prix d'achat **réels** des carburants à Singapour. L'audition des pétroliers nous a permis de savoir que les carburants sont achetés dans le cadre d'un marché annuel par appel d'offre qui regroupe les volumes des 4 importateurs distributeurs de La Réunion.

a. La situation monopolistique et l'ouverture à d'autres acteurs privés et/ou publics :

L'opacité de la réalité de coûts d'achat des produits achetés à Singapour avait amené l'autorité régulatrice à opter pour un mécanisme de fixation des coûts d'achat basé sur des cotations du marché.

Compte tenu de cette situation, l'autorité régulatrice de l'époque aurait pu très bien décider que cette activité oligopolistique devrait se faire dans le cadre d'une structure publique ou semi publique.

Dans ce contexte, la création d'un GIE (ou autres statuts) intégrant les importateurs, des acteurs publics locaux (Région, chambres consulaires et Etat) permettrait de limiter cette opacité. Elle permettrait aussi d'approcher la réalité des conditions exigées pour l'importation et le stockage de carburants par d'autres acteurs dans le cadre des obligations et autorisations nécessaires. Les candidatures seraient examinées sans que l'objectivité nécessaire au traitement des demandes soit questionnée.

De même, des réponses aux questions concernant les bio-carburants et autres incorporations comme l'éthanol, qui pourraient a priori être bénéfiques aux consommateurs et à l'environnement pourraient être apportées sans réserve.

Le mutisme ou le caractère plus qu'évasif des réponses des pétroliers sur certaines questions comme : les disponibilités dans les cuves existantes, la possibilité d'en construire d'autres, à quel prix, dans quel délai, ou encore la réalité sur l'impossibilité d'utiliser l'oléoduc existant pour le transbordement de l'éthanol, etc... militent aussi pour cette ouverture.

L'atelier pense que cette activité stratégique devrait être maîtrisée par le pouvoir public.

2- Transport :

Le transport est effectué aujourd'hui par des tankers spot (au coup par coup). Un tanker dénommé le Tamarin avait fait l'objet de financement public dans le cadre de la défiscalisation entre 2009 et 2013. Ce contrat qui arrivait à terme en 2013 (c'est à dire totalement financé) aurait dû être maintenu pour un transport dont le coût aurait baissé de manière importante et peut-être plus bas que les spots d'aujourd'hui. Le contrat n'a pas été reconduit : par qui ? Pourquoi ?

L'armateur qui a bénéficié de cet investissement financé par fonds publics et les consommateurs réunionnais, a certainement remercié celui ou ceux qui ont pris cette décision.

3- Passage et Stockage : Grand Port Maritime et SRPP

a. Passage :

Les coûts du passage sont aujourd'hui payés aux pétroliers et au Grand Port Maritime. Si les coûts des pétroliers sont « cadrés » par décret, en revanche les coûts du GPM ne le sont pas. Nous n'avons aucune idée des charges ou investissements que finance la taxe perçue par cet organisme et sa pertinence.

L'atelier propose d'étendre au GPM la nécessité de produire les éléments justifiant cette rémunération.

b. Stockage :

Le dispositif actuel s'appuie sur un monopole de la SRPP. Le décret fixe les règles de calcul de rémunération et notamment 9% pour les capitaux propres. 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.

Cette définition ne prend pas en compte l'amortissement des immobilisations (déjà rémunéré dans les charges d'exploitation par ailleurs) et intègre des résultats et reports à nouveau laissés en compte.

Or le report à nouveau consolidé chaque année, avant distribution éventuelle de dividendes, est le résultat de la différence entre les

produits d'exploitation et les charges d'exploitation de l'exercice courant et des exercices passés.

Ainsi, ces bénéfices accumulés font l'objet d'une rémunération prévue par le contrat au moment de l'achat et du stockage. Et en cas de maintien de ces sommes dans la comptabilité de la SRPP, ils sont rémunérés à 9%, en plus de la rémunération que la SRPP peut obtenir en plaçant ses sommes auprès des banques par exemple.

Le taux de rémunération des comptes courants est actuellement à 1,60%. La BCE pour 2019 a appliqué un taux inférieur à 1% dans le cadre de la rémunération des capitaux investis sans risque.

L'atelier propose une redéfinition de l'assiette rémunérée par l'actif immobilisé net. Cette méthode aurait pour avantage de ne prendre en compte que l'actif immobilisé nécessaire à l'activité réglementée en excluant les actifs d'opportunité (dividendes laissés en réserve par exemple) ou hors secteur réglementé. De même le taux doit être ramené au taux de rémunération normal des rémunérations cités infra : autour de 1%.

c. Capacités de stockage pour des bio-carburants :

Les pétroliers et la SRPP ont déclaré que les capacités de stockage et les structures de transbordement du GPM ne permettraient pas l'importation et l'incorporation de bio-carburants de type Ethanol. En revanche aucune information n'a été communiquée sur la faisabilité de la construction de nouvelles cuves, ni leur coût éventuel.

Compte tenu du différentiel de prix important entre les carburants classiques et l'éthanol, l'atelier demande une étude de faisabilité sur ce carburant. Celle-ci serait d'autant plus intéressante que ce carburant peut être (a priori) utilisé directement dans les véhicules actuels, ou avec une modification modeste pour les plus anciennes ?

Cette solution est offerte en France hexagonale et de plus en plus d'utilisateurs en sont très satisfaits notamment en termes d'économies réalisées. (d'après des écrits de magazines spécialisés et une enquête diffusée sur la télévision publique)

d. Le monopole :

Dans une économie ouverte avec « une concurrence libre et non faussée », tout monopole apparaît comme une anomalie a priori. Ce monopole interpelle d'autant plus qu'il intervient dans un secteur que nous pouvons qualifier de stratégique et primordial pour le territoire, celui de La Réunion au cas particulier.

Cela étant, dans notre économie insulaire de taille « relativement modeste », la multiplication d'acteurs économiques n'est pas forcément la meilleure réponse.

S'il existe bien un cadre réglementaire qui fixe des contraintes pour limiter certains effets pervers de ce monopole, il n'en demeure pas moins que cette situation nous questionne aujourd'hui au sujet de la transparence sur les produits, leur prix d'achat, l'accès aux cuves, les capacités, les coûts, etc... et plus largement l'intérêt général.

Dans ce contexte, plutôt qu'augmenter des contraintes sur un acteur économique, une alternative serait de remettre cette activité monopolistique dans le cadre d'un service public. Ou à défaut, une structure mixte publique-privée de type GIE ou autres.

Un exemple de questionnement par rapport à ce monopole est l'accès aux cuves à d'autres acteurs. Le conflit actuel avec la CCIRPP pose la question des conditions exigées par la SRPP (financières, et autres), jugées excessives par la CCIRPP.

L'atelier n'est pas en capacité de porter un avis sur le bien fondée de cette plainte et ce n'est surtout pas son rôle.

Cependant, au-delà de ces aspects, la situation de monopole laisse à celui qui le détient presque tout pouvoir pour faire ou ne pas faire en fonction de ses intérêts propres (financiers, stratégiques ou logistiques) et pas forcément dans l'intérêt général (augmentation des capacités de stockage, qualité ou nature des produits importés, intégration des gains de productivité dans les coûts, etc...).

L'atelier propose la fin de ce monopole par la création d'une structure publique et à défaut une structure mixte (GIE ou autres) intégrant d'autres acteurs à la SRPP. Cette option aurait pour avantage de garantir que cette activité soit réalisée conformément aux exigences et conditions utiles à l'intérêt général sans porter atteinte aux intérêts privés.

L'atelier pense qu'une autre option serait le rachat des installations de stockage par l'Etat et des collectivités. Celles-ci seraient mises en exploitation dans le cadre d'un contrat de délégation de service public dans le cadre d'un cahier des charges qui resterait à définir. Cette option pourrait générer une certaine concurrence entre les sociétés qui soumissionneraient à une procédure d'appel d'offre.

4- Rémunérations :

La rémunération des activités réglementées est prévue par les articles 7 et 8 qui fixent les marges de gros et de détail des produits pétroliers et gaziers. Cette rémunération est actuellement de 9,011 centimes / L pour l'activité de

grossiste et de 12,1016 centimes / L pour celle de détail

a. Distribution de gros : juste rémunération - activités multiples

L'activité de distribution de gros n'est pas spécifiquement définie mais de ce que nous pouvons extraire de nos rencontres, notre définition serait que cette activité représente tout ce qui se trouve entre la sortie des produits des cuves de la SRPP jusqu'aux cuves des détaillants.

Pour autant, cette activité ne représente qu'une part des activités des pétroliers. Par exemple, la location des stations services rentre t'elle dans le cadre de cette activité ? On pourrait le penser mais qu'en est-il exactement ?

Malgré l'obligation d'une comptabilité analytique, celle-ci ne permet pas d'établir la part entre la rémunération liée aux carburants et au Gaz (activités règlementées) et les autres activités, dont la location de fond de commerce aux détaillants, et les autres services plus ou moins liés aux carburants.

- Transport sur le territoire :

Certains pétroliers ont décidé d'externaliser tout ou partie du transport des carburants et bonbonnes de gaz pour optimiser les coûts.

Plusieurs questions se posent alors :

- Cette activité fait-elle encore partie de l'activité de gros ?
- Dans la mesure où l'objectif de l'externalisation est la réduction des coûts (investissements et emplois) : la rémunération fixée est-elle encore justifiée ?

Concernant les relations commerciales qualifiées comme « agressives » par certains pour cette activité, l'atelier laissera aux services de l'Etat ou autres, compétents, de les rencontrer pour faire le point sur ce sujet.

- Distribution de détail « déguisée » :

Lors de nos rencontres, la question de la distribution par la mise à disposition de cuves privées et l'existence de stations « fantômes » a été évoquée.

Dans le premier cas, les pétroliers fournissent directement les carburants aux clients et dans le second cas, les clients disposant d'une carte spécifique peuvent s'approvisionner directement à des pompes non rattachées à des stations de service.

L'existence supposée de ces deux modes de distribution qu'on peut qualifier de détail permettrait aux pétroliers qui les

pratiquent, de bénéficier des marges de détail en totale contravention à la réglementation puisqu'ils s'effectuent notamment sans la contrainte de l'emploi prévue pour la distribution de détail.

L'atelier propose de clarifier cette situation.

- Location de fonds de commerce :

Une analyse prenant en compte le fait que les pétroliers, propriétaires de 75% des stations qu'ils donnent en gérance serait aussi de nature à mieux appréhender la réalité de leurs rémunérations réglementées et non réglementées.

b. **Distribution de détail : juste rémunération - carburants, autres commerces - effet de volume :**

- Emplois :

Comme pour les grossistes, la réglementation prévoit la rémunération de l'activité de détail régulée. Le modèle économique instaure en contrepartie une obligation de maintien de l'emploi dans les réseaux de distribution.

Même si les acteurs aiment à mettre cet argument en avant, aucun élément ne permet d'évaluer la part des emplois liée à l'activité carburant et celle liée aux autres commerces. Des remontées de clients dans certaines stations tendent à montrer que cette obligation est diversement respectée.

« Un seul pompiste pour servir alors qu'il y a plusieurs clients en attente, en revanche plusieurs personnes à la boutique et/ou en caisse. Les clients sont invités à se servir pour gagner du temps. »

Si l'atelier constate que l'essentiel des emplois du secteur d'activité est localisé dans les stations de service, ils y sont cependant pour l'ensemble des activités de la station.

- Effet de volume vendu :

L'arrêté prévoit la même rémunération pour une station qui débite un million de litres et une autre qui vend 10 fois moins. Il est évident qu'il y en a une qui bénéficie d'un effet d'aubaine lié au volume vendu.

L'atelier propose de prendre en compte l'effet d'échelle par une rémunération moindre (sans toucher au prix de vente final) pour les stations qui dépassent un volume de vente à définir. Le différentiel serait à verser à un fond public dont l'utilisation serait à définir.

5- Le contrôle qualité :

a. Contrôles au débarquement :

Les pétroliers déclarent effectuer tous les contrôles qualité sur les carburants en tant que clients (à l'achat, à la livraison).

Ils déclarent que des contrôles sont aussi effectués dans les stations par un organisme national du Ministère de la Transition Ecologique. Là encore, aucune précision n'a été communiquée.

L'atelier pense que les contrôles effectués par les pétroliers n'excluent pas des contrôles par une autorité mandatée par les services de l'état compétents.

(Pour mémoire : jusqu'à ce qu'on découvre du cheval dans des steaks de bœuf, les contrôles qualités étaient réputés sérieux et fiables, y compris par les services de l'Etat ; jusqu'à ce qu'il y ait une étude privée, personne ne se posait de question sur le riz « Basmati » importé à La Réunion, etc...)

La rencontre de la CCIRPP a permis à l'atelier de se poser quelques questions à ce propos :

- La Douane est censée disposer des documents de la raffinerie de départ du bateau pour vérifier la nature exacte des produits et garantir leur traçabilité : est-ce le cas ?

- Les contrôles des bateaux à l'arrivée au Port doivent être effectués par un organisme agréé COFFRAC : est-ce le cas ?

- Dans le cadre des réglementations internationales : les tankers doivent être nettoyés dans le port de débarquement : qu'en est-il exactement en ce qui nous concerne ?

b. Contrôles - transparence

L'atelier demande une communication à l'adresse de la Commission carburant de l'OPMR une fois par an sur les éléments de contrôle qualité qui ont été effectués : qui a effectué les contrôles, qu'est ce qui a été contrôlé (stations, cuve SRPP, etc), quand les contrôles ont - ils été effectués ? L'atelier pense que cette communication serait de nature à rassurer les consommateurs à ce sujet.

6- La concurrence :

a. Concurrence et services :

Force est de constater qu'il n'y a aucune concurrence concernant le secteur du carburant, ni entre les grossistes, ni entre les détaillants (dont 75% des stations appartiennent aux grossistes). Même si, les uns et les autres s'accordent à dire que cette concurrence tant recherchée existe bel et bien au niveau de la qualité des services rendus aux clients.

Cette affirmation n'est en aucune manière satisfaisante par rapport à ce que le consommateur est en droit d'attendre de la part des acteurs de ce secteur.

b. Position dominante :

Faisant suite aux déclarations du SRESS sur une possible situation d'abus de position dominante, l'atelier a demandé au syndicat des gérants de stations service la communication d'un exemplaire anonymisé des contrats de location de chaque grossiste pour un locataire gérant et un propriétaire.

Malgré un accord de principe et plusieurs relances, l'atelier n'en a jamais eu communication. Chacun en tirera les conclusions qu'il voudra...

Cependant, par ses contacts avec des gérants et des propriétaires l'atelier a réussi à obtenir quelques contrats.

La différence de traitement entre un propriétaire et un locataire est flagrante. **Pour faire simple (et sans doute même pas simpliste) : le grossiste fait tout pour garder le propriétaire dans son réseau (à tous les niveaux) et met une pression maximum sur son locataire (à tous les niveaux).**

L'atelier peut affirmer à la lecture de ces contrats (locataires) que la notion de « gérance libre » inscrite dans le décret n'existe pas vraiment et n'a probablement jamais existé.

Le Pôle C de la Direccte a déclaré à l'atelier être prêt à intervenir s'il y avait abus de position dominante, et si les gérants (ou un seul) voulaient bien se manifester, garantissant l'anonymat du ou des plaignants.

Le SRESS nous a répondu que si la Direccte demandait les contrats il serait prêt à les communiquer.

Le serpent se mord la queue !

Le rapporteur général adjoint de l'Autorité de la Concurrence Etienne Chantrel, a bien confirmé à l'OPMR que « l'abus » n'est plus nécessaire pour intervenir et que la seule « position dominante » pouvait faire l'objet d'enquête et de sanction éventuelle.

L'atelier ne sait pas qui a peur de quoi, mais une chose est certaine : on tourne en rond, ou en « bourrique » comme on dit à La Réunion !

c. Gérance libre et concurrence :

La différence de traitement des détaillants propriétaires et des gérants en location gérance par les grossistes amène l'atelier à penser que la séparation totale de l'activité de distributeur grossiste et détaillant serait peut-être une solution pour plus de concurrence et sortir de cette situation de position dominante.

Cette séparation stricte permettrait aux détaillants, en gérance « libre » d'être réellement indépendants pour choisir leur fournisseur dans le cadre d'un contrat commercial.

Les grossistes, comme ils le font déjà avec leurs détaillants propriétaires, devront faire le nécessaire pour garder leurs clients et leur réseau.

d. Porosité des marges :

Faisant suite à une demande de revalorisation de leur marge, une étude a été faite en 2017 sur la porosité des marges des grossistes et celle des détaillants locataires.

Elle aurait mis en évidence qu'une partie de la marge dévolue à l'activité des détaillants était préemptée par les grossistes.

Cette préemption n'a d'ailleurs pas été contestée sur son principe par les pétroliers, en revanche le niveau de préemption n'est ni confirmé, ni infirmé. Ils déclarent qu'elle se justifie par la fourniture de services qui méritent rémunération dans le cadre d'un contrat plus global.

L'atelier n'a pas compétence pour mesurer ou justifier la réalité de cette préemption.

L'atelier considère cependant que les grossistes contournent ainsi les textes pour augmenter leurs rémunérations en abusant de leur position dominante sur leurs détaillants en location gérance.

Sauf à être éjecté de leur « gagne-pain », les gérants locataires n'ont pas d'autre alternative que de se plier aux exigences de leur propriétaire, même si parfois ces « accords » sont « librement » consentis.

L'atelier propose, de limiter cette situation de dépendance, de position dominante par la séparation complète à terme, des deux activités (grossiste et détaillant).

Dans un premier temps, une harmonisation de quelques éléments des contrats de location gérance pourrait-être mise en place pour

atténuer les méfaits de cette position dominante : établir des critères pour la fixation des loyers (sur la base des volumes vendus par exemple) ; harmonisation de la durée des contrats.

7- La fiscalité :

a. Définitions :

- **L'Octroi de mer** (ou plus précisément (OM et OM Régional) est fixé par la Région : 22,5% (**11 centimes / L**) pour l'essence et 5 % (**2,4 centimes / L**) pour le gazole. Ces recettes abondent pour l'essentiel les budgets de fonctionnement des collectivités (Région, Département et Communes).
- La TSCC (**taxe spéciale sur les consommations de carburant**) est affectée au transport, au fond d'investissement routier et des transports (FIRT). Elle représente **58,24 centimes / L** pour l'essence et **36,13 centimes / L** pour le gazole. Elle est fixée par la Région au profit de la Région, du Département, des 5 intercommunalités (Cinor, Cirest, TCO, Casud, Civis) ayant une compétence dans le domaine du transport mais semble t-il aux communes aussi.
- Les CEE (**certificat d'économie d'énergie**) sont fixés par l'Etat et au profit du Ministère de la Transition Ecologique (Etat). Ils représentent aujourd'hui plus ou moins **6 centimes / L**.

b. Destination des CEE :

La totalité des recettes de ces CEE vont directement au budget de l'état.

Au plan national, son affectation réelle à la « transition écologique » est sujette à caution.

Au plan local, aucune action (ou presque), donc dotation pour l'environnement n'a été enregistrée.

L'atelier demande que les recettes fiscales des CEE restent dans le département pour une utilisation finale spécifique au développement des transports collectifs alternatifs non routiers et favorisant l'environnement, et en tout état de cause au profit des ménages réunionnais.

Une action devra être entreprise vers les collectivités pour que des projets soient initiés et financés dans ce cadre (transports rails, téléphériques, bus électriques, etc...).

c. Rééquilibrage entre l'essence et le gazole :

L'atelier demande le rééquilibrage progressif des taxes entre le gazole plus polluant a priori (plus de taxe), au profit de l'essence (moins de taxe), donc, sans augmenter la masse globale des recettes fiscales perçues.

8- Les politiques de déplacement des biens et des personnes :

Les politiques publiques en matière de transports collectifs d'une part et transports alternatifs au tout routier d'autre part, sont non seulement insuffisantes mais inefficaces.

Il devient indispensable et urgent de rompre avec ces politiques favorisant les transports individuels et routiers pour investir massivement dans des politiques alternatives favorisant le collectif et dans une certaine mesure le non routier.

Le changement de paradigme doit prendre en compte le schéma d'aménagement du territoire pour une cohérence globale qui prend en compte les bassins de populations et d'emplois, leurs développements potentiels et les évolutions à plus long terme.

Lors de notre rencontre avec la Région, celle-ci a insisté sur le fait qu'à La Réunion (les DOM en général), hors fonds européens, les recettes de la TSCC constituent la seule source de financement du réseau routier. Contrairement à l'hexagone où c'est l'Etat qui intervient pour les investissements structurels et leur fonctionnement.

A ce propos, l'atelier constate que les recettes destinées aux financements des infrastructures et à leur fonctionnement sont réparties entre toutes les collectivités (Région, Départements et communes) et les EPCI pour le transport. Chaque entité en dispose alors à sa guise selon sa propre vision ou ambition.

Cette gouvernance amène à un certain morcellement des moyens pour des politiques de transport (souvent) non coordonnées, voire qui font double emploi, quand elles ne sont pas contradictoires.

L'atelier propose :

- **d'affecter une partie des recettes fiscales au remplacement progressif des bus roulant au gazole vers l'électrique ou autres énergies dites « propres » (parfois abusivement).**
- **d'affecter obligatoirement une partie des recettes fiscales pour l'émergence d'un réseau départemental de transport collectif non routier.**
- **la création d'une structure à l'échelle du département à l'image du STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France) en région parisienne et dans d'autres métropoles urbaines pour mettre en œuvre une politique globale et cohérente pour les déplacements**

des personnes et des biens, en lien avec le SAR et autres PRD.

En effet, la rencontre avec la Région a mis en évidence à quel point chaque collectivité ne supporte pas « l'ingérence » dans leurs choix et stratégies, quels qu'ils soient, même s'ils sont contradictoires ou redondants. (ex : Néo et RunRail ; existence pour chaque intercommunalité de son réseau de bus en plus de celui du département, etc...)

Cette structure bénéficierait de l'ensemble des financements AFFECTES au transport et à destination du transport collectif, actuellement morcelé entre au moins 7 collectivités, dont le travail en synergie n'est pas une évidence.

9- La transparence : Article 14

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**

Article 4 de l'arrêté du 5 février 2014 suite au décret 2013 sur les produits pétroliers: 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

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 vendu 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

- a. L'atelier demande l'application des dispositions déjà existantes concernant les détaillants et les grossistes.
- b. L'atelier propose, pour une meilleure appréciation de l'efficacité du modèle, d'améliorer le dispositif par la communication du **chiffre d'affaires des différents secteurs d'activité régulés distinctement (carburants, gaz, location des stations et autres) et des emplois attachés ; du résultat global et des secteurs**

règlementés (carburants et gaz) incluant pour les grossistes le secteur location de stations.

- c. Les citoyens souhaitent de plus en plus connaître l'utilisation finale des recettes fiscales payées.

L'atelier propose d'élargir le dispositif de transparence appliqué aux distributeurs et détaillants aux collectivités bénéficiant de la TSCC (communication une fois par an de l'utilisation des recettes reçues).

10-GAZ :

Très peu d'informations sont communiquées sur ce secteur d'activité car le décret ne prévoit pas spécifiquement la séparation des données incluses dans celles des carburants.

Pour la Direccte et les pétroliers, questionnées par l'atelier, les dispositions réglementaires sont respectées.

Pour l'atelier, il est nécessaire de faire le point sur le niveau réel des coûts et des marges de ce secteur.

Il faut peut-être rappeler que 3 des 4 opérateurs sont aussi présents sur le secteur des carburants. Les effets d'échelle et de synergie sont-ils pris en compte ?

L'atelier souhaite que dans les textes, ce secteur soit dissocié des carburants et fasse l'objet d'une communication distincte. Le gaz est un élément important dans la consommation des ménages réunionnais.

11- Etudes complémentaires :

a. Modèle de distribution des carburants / emplois :

L'article 10 prévoit :

10.1. : Mode de distribution. 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.**

Les rencontres de l'atelier avec le syndicat des gérants des stations service (SRESS), des pétroliers et de la Direccte n'ont pas permis de lever les ambiguïtés sur les supposés dispositifs de distribution directe des carburants par les pétroliers à savoir : la mise à disposition de cuves privées chez les clients, et la possibilité au moyen de cartes spécifiques délivrées par les pétroliers d'acheter directement du carburant à la pompe (hors stations de service). Le SRESS a dénommé ces points de service « stations fantômes ».

Ces situations, si elles sont avérées, semblent être en contravention aux dispositions des articles 10-1 du décret. Une information complémentaire nous semble nécessaire pour éclaircir cette situation et y mettre fin éventuellement.

b. Niveau de rémunération des acteurs :

Les articles 7 et 8 prévoient la fixation de la marge de gros et la marge de détail des produits pétroliers et gaziers réglementés.

La rémunération des activités de grossiste est actuellement de 9,011 cts/L et de 12,1016 cts/L pour celle de détail.

Malgré les différentes demandes de l'atelier pour comprendre les éléments économiques et financiers sur lesquels se base le Préfet pour établir ces niveaux de rémunération et notamment une demande d'audit économique et financière, l'atelier se trouve toujours dans l'ignorance sur ce point.

L'atelier réitère donc sa demande d'audit par un cabinet indépendant ou un service de l'Etat compétent sur des questions précises :

- Distinguer les éléments comptables et financiers concourant aux activités régulées (carburants, gaz et location des stations services pour la part de l'activité régulée) et non régulées (autres services).
- Evaluer la part des emplois affectés aux activités régulées et non régulées (nombre et coût)
- En considérant :
 - o l'imbrication et le cumul des activités annexes (services, commerces, location de fonds de commerce (grossistes), etc...) et des activités régulées (carburants, gaz, jet);
 - o le contexte économique local et le secteur particulier du carburant, sans concurrence, sans risque commercial (la vente des produits étant certaine et les marges brutes constantes et assurées quoi qu'il arrive) ;

Dans quelle mesure cette situation (effets d'échelle et de synergie notamment) est-elle prise en compte dans la définition des marges et rémunérations des secteurs administrés ? Le niveau des rémunérations proposé est-il normal et raisonnable ?

c. Concurrence - position dominante :

Le syndicat des gérants des stations de Service a clairement déclaré que les pétroliers avaient une position dominante sur leurs gérants. Celle-ci se traduit notamment par la préemption d'une partie de leur marge, renouvellement de contrat sous pression à prendre ou à laisser, etc...

Les pétroliers ne l'ont pas démenti et ont mis en avant des services rendus dans le cadre d'un contrat de location concernant l'ensemble des activités de la station, du faible turn-over chez les gérants, etc...

L'atelier propose que les contrats de location gérance fassent l'objet d'un examen critique pour lever le doute sur cette situation de dépendance (ou d'abus) avec, pour objectif : des relations économiques et commerciales équilibrées entre les acteurs dans le cadre d'une activité régulée. La garantie pour le consommateur d'une juste rémunération des acteurs pérennisant l'activité (le réseau de distribution et l'emploi) et un juste prix.

L'atelier rappelle que le rapporteur général adjoint de l'Autorité Concurrence, Monsieur Etienne Chantrel, nous a bien précisé qu'il n'est plus nécessaire d'avoir un abus pour intervenir.

d. Création d'une structure publique ou mixte de type GIE pour l'importation et le stockage :

Les trop nombreuses zones d'ombre sur les prix d'achat à Singapour, la nature (réelle) des produits achetés et livrés, la réalité des contraintes (techniques et financières) pour un nouvel importateur, l'intérêt et les problématiques sur la construction de nouvelles cuves, l'importation de carburants alternatifs de plus en plus utilisés dans l'UE (bio éthanol), etc... militent pour une présence institutionnelle et stratégique plus soucieuse de l'intérêt général.

L'atelier propose qu'une étude sur la faisabilité de cette proposition, la volonté des acteurs, les possibilités juridique et financière, soit entreprise.

Synthèse des propositions :

1 : Court terme : possible sans délai

A – Passage et stockage (Article 5 de l'arrêté) :

- **Passage** : revoir et ajuster la rémunération du Grand Port Maritime
- **Stockage** : revoir et ajuster l'assiette et le taux de rémunération des capitaux de la SRPP

B – Marges Gros et Détail (article 7)

- 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. A défaut de leur suppression pure et simple, l'examen des conditions de leur existence pourra se traiter dans le cadre des commissions spécialisées prévues à l'article 10-1.
La question du **respect de la réglementation** concernant les lieux de stockage de carburant et de **l'aspect environnemental** sera aussi examinée.
- 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.

C – Contrôle qualité :

- Ne pas se contenter des contrôles des pétroliers (supposés suffisants) mais désigner un organisme indépendant (public ou privé) et agréé par les autorités compétentes qui fera des contrôles effectifs. La méthode, la fréquence, le lieu, etc... peuvent être définis dans la commission prévue par l'article 10-1. Un compte rendu de ces contrôles doit être fait une fois par an à l'OPMR.

D – Fiscalité : (article 6)

- Exiger le maintien des recettes des Certificats d'Economie d'Energie dans le département au titre exclusif du financement des modes de transports collectifs et alternatifs à la route et en tout état de cause au profit des ménages réunionnais.
- Etendre cette demande aux autres secteurs où cette contribution est perçue (EDF par exemple : dans le même sens de financement de travaux d'économie d'énergie pour les bailleurs sociaux par exemple). Pour mémoire, cette taxe est perçue au profit du Ministère de la Transition Ecologique et le département de La Réunion ne bénéficie de pratiquement aucun financement.

E – Transparence : articles 7, 9, 14 et 16

- Exiger **l'application de ces articles** par les pétroliers et détaillants.

- Préciser dans l'**article 14**, la **séparation des éléments concernant l'activité gaz et carburants** d'une part (activité règlementée) et les autres d'autre part
- Demander à la **DRFIP** (qui possède a priori toutes compétences et même les « données ») d'en faire une **analyse pour la commission carburant** selon un cahier des charges défini par la commission spécialisée prévue à l'article 10-1. Une partie de ces éléments sont énumérés dans la partie « études complémentaires ».
- Etendre **l'obligation de transparence annuelle aux collectivités destinataires de la TSCC** au sujet du montant et de l'utilisation finale des recettes et des grandes lignes des prévisions d'utilisation des recettes attendues.
- **Ajouter à l'article 16 : la DRFIP** pour l'aspect obligation de communiquer les informations comptables et financières. Cette administration est censée disposer déjà de l'essentiel des informations demandées. Cela simplifiera grandement le travail de la Direccte sur cet aspect et améliorera la qualité de l'information de l'OPMR.

F – Contrôle : articles 12

- Dans le cadre des dispositions prévues par cet article : mandater un **cabinet indépendant, ou un service de l'Etat compétent pour une étude** sur les éléments mentionnés dans le paragraphe « études complémentaires » en autorisant l'utilisation des données de la DRFIP.

2 : Moyen terme (pour des raisons de coûts ou de mise en œuvre)

A- Répondre au besoin de transparence et à la question du monopole :

- **Achat et stockage**: dans la mesure où l'étude préalable aurait validé sa faisabilité : création d'une structure publique ou mixte de type GIE (Pétroliers, Région, Chambres consulaires, Grand Port Maritime, Etat...) pour l'approvisionnement, le passage et le stockage ;
Ou rachat par l'Etat ou des collectivités des infrastructures et mise en concurrence périodique dans le cadre d'une délégation de Service Public.

B – Marges Gros et Détail : (article 7)

- Mettre en place une **rémunération dégressive** à partir d'un niveau de volume de vente pour tenir compte des effets d'échelle (sans incidence sur les prix plafonds).

C – Concurrence :

- Compte tenu des affirmations des représentants des stations service concernant une situation de position dominante entre les pétroliers et les gérants : **demande officiellement au SRESS**, par l'observatoire des prix ou la Direccte, la disposition d'un contrat de location gérance de chaque pétrolier pour examiner son supposé caractère dominant, voir abusif.
- Au regard du traitement des propriétaires de stations qui déclarent avoir des relations commerciales « équilibrées » avec les pétroliers qui souhaitent les garder dans le réseau : **exiger un droit de regard du régulateur sur les contrats de location gérance, partie intégrante du dispositif réglementé.**
- Harmoniser les durées de contrat, les bases de calcul des loyers (ex : volume vendu). Ces dispositions, de nature à améliorer l'équilibre pétroliers-gérants permettront aussi un meilleur fonctionnement de la concurrence. La commission spécialisée prévue à l'art 10-1 pourrait jouer son rôle.

D – Fiscalité :

- Rééquilibrer la taxation entre le gazole et l'essence sans en profiter pour augmenter les recettes fiscales.
- **Créer une structure type « STIF » (Syndicat des Transports d'Ile de France) en IDF et d'autres grandes métropoles urbaines**, composée de l'ensemble des acteurs du transport du département, qui sera destinataire de l'ensemble des fonds de la TSCC chargée de la politique du transport collectif sur tout le département.

3 : Plus long terme (pour des raisons de coûts ou de blocages divers)

A – Achat, stockage autres types de carburants :

- **étude de faisabilité** économique (coûts financiers, impact sur le réseau de distribution, fiscalité, etc...) et technique (faisabilité cuve, motorisation des voitures, réseau de distribution, ...) pour : **la création d'une ou plusieurs cuves de carburants alternatifs (éthanol ou autres)** au Port ou ailleurs.

Conclusion :

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.

Nous avons des acteurs qui se disent satisfaits voire très satisfaits du dispositif (les pétroliers, les stations de services et la Région mais sans doute aussi les collectivités) et d'autres qui le sont moins ou beaucoup moins (les consommateurs et les citoyens). L'administration adopte une position de prudence en considérant que son rôle se limite à l'application des textes. C'est donc aussi dans ce cadre que l'atelier propose leur toilettage.

- Nous avons un modèle qui jusqu'à présent garantit des 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 et une qualité des produits (dont les contrôles effectifs demandent plus de transparence) qui correspond a priori à la réglementation, mais dont les valeurs d'achat considérées posent question, par rapport aux produits achetés.

- Les acteurs économiques (pétroliers, gaziers (souvent les mêmes) et stations de service sont satisfaits d'un modèle qui leur rapporte chaque année de très confortables revenus (hors carburéacteur car l'atelier d'une part ne dispose pas des éléments et d'autre part, s'est concentré sur le carburant et un peu sur le gaz).

- Le modèle réunionnais garantit les emplois de pompiste dans le réseau de distribution de détail (pas prévu pour les pétroliers) mais aucun acteur n'a été en capacité (ou n'a voulu) de nous communiquer la part de ces emplois (en nombre et en coût), par rapport à l'ensemble d'un secteur d'activité qui a mué ces dernières années en véritable commerce de proximité.

- Le consommateur, le salarié, malgré des prix à la pompe inférieurs à l'hexagone voient ses dépenses de transport (c'est le premier poste de dépenses) dont le carburant, augmenter de mois en mois du fait des cours internationaux certes, mais aussi des embouteillages et des transports collectifs défaillants. Il est contraint à une utilisation de plus en plus importante de sa voiture pour aller travailler et pour tous les actes de la vie courante.

- Un dispositif limite le remboursement de taxes pour certains secteurs professionnels du transport alors que les travailleurs particuliers et d'autres professions n'en bénéficient pas. Ils consomment pourtant les carburants pour acquérir leurs revenus aussi (au moins en partie). **C'est une discrimination qui mérite d'être supprimée.**

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

- Améliorer le modèle ;
- Tenter de mieux concilier les intérêts contradictoires : ceux des pétroliers et stations, qui ont besoin de dégager des bénéfices, ceux des consommateurs citoyens et salariés qui ont besoin de prix raisonnables et sans doute d'une meilleure utilisation des taxes, et enfin ceux 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.
Ce rôle semble devenir de plus en plus difficile avec la diminution des moyens de contrôle, et d'analyse des données (la plupart du temps dévolu à la Direccte). Cette situation peut parfois laisser la place à certaines dérives.
Dans un département où les sujets de concurrence (liés à la nature des marchés qui favorisent les positions dominantes et les ententes), de la qualité des produits entre autres posent question, le rôle du pôle C de la Direccte prend une importance particulière. Les moyens alloués (quand ils ne diminuent pas) ne peuvent être regardés comme pour un département lambda de l'hexagone, mais prendre en compte cette particularité.

Comme nous l'avons annoncé au début, l'atelier carburant s'est donné comme mission d'analyser le secteur avec objectivité et dans sa globalité (pas que les prix) et faire des propositions en ce sens. C'est ce que nous avons tenté de faire humblement avec nos moyens restreints.

La COVID19, une invitée de dernière minute :

La pandémie COVID19 a modifié quelque peu le calendrier de nos travaux. Probablement, les priorités à mettre en œuvre pour la reprise de l'économie et tout simplement la vie post COVID vont être quelque peu différentes de celles que nous aurions pu imaginer il y a quelques semaines. Il nous semble cependant que cet épisode est finalement une bonne opportunité pour réfléchir à notre modèle économique, de déplacement et aussi de financement de nos collectivités.

La COVID19 a mis à l'épreuve le modèle actuel sur plusieurs points et en particulier la relation étroite entre le financement des collectivités et les taxes perçues sur les consommations des réunionnais d'une manière générale à travers l'octroi de mer et la consommation de carburant au cas particulier.

En effet, le confinement et l'arrêt quasi total de l'activité ont réduit la consommation de carburant à son minimum. Les recettes d'octroi de mer et de la TSCC ont été réduites de manière importante (plusieurs millions d'euros en quelques semaines). La plupart des pompistes sont restés au chômage technique et dans certaines stations les clients ont dû se servir eux-mêmes.

Cette situation nous amène à constater que notre modèle de société actuel qui priorise le transport individuel entretient finalement l'équilibre d'un modèle financé par les taxes sur les consommations notamment automobile.

Un modèle privilégiant le transport collectif non routier et le développement de carburants « propres » peu ou pas taxés ôterait aux collectivités locales une part très importante de leurs sources de financement pour leur fonctionnement mais aussi pour les investissements structurels.

Au delà du souhait du juste prix, d'un environnement propre par le développement de transports collectifs et de carburants propres, se pose la question du modèle de société que nous souhaitons et donc aussi des contraintes économiques et financières à régler pour les collectivités notamment.

Comme nous le voyons à l'épreuve du COVID19, les réflexions doivent être globales et sur le long terme (portées structurelles). C'est bien l'option qu'avait prise l'atelier pour ces travaux.

A l'heure où d'imminents économistes et même notre Ministre de l'économie et des finances envisageraient si nécessaire des nationalisations totales ou partielles de très grandes entreprises stratégiques, peut-être que certaines mesures proposées dans ce rapport pour un peu plus de présence publique dans la gouvernance d'un secteur stratégique et pour l'intérêt général pourraient être regardées à travers un prisme différent.