Extrait du site UGTG.org

url :Â http://ugtg.org/spip.php?article848

Prix des carburants - Rapport Bolliet : Wi, la Sara ka volÃ© Nou !

- Dossiers - Prix des carburants -

Date de parution : 29 novembre 1999

Date de mise en ligne : dimanche 5 avril 2009

Mis Ã jour le : mercredi 29 avril 2009

UGTG.org

Abus, vols & dÃ©rives : opacitÃ© des prix ; complicitÃ© de la DDCCRF ; entente avec EDF sur le dos des automobilistes ; non rÃ©percussion des baisses du prix du baril ; Marges exorbitantes : marge du raffinage, marge de stockage, marge du grossiste, marge du gÃ©rant de station service ; SurcoÃ »ts : transports, passage en dÃ©pÃ´t, raffinage... Vols : taxe de prÃ©lÃ¨vement des ordures mÃ©nagÃ¨res...

Bolliet et les autres rapporteurs de la mission sur la fixation des prix des carburants dans les colonies franÃ§aises dressent une liste impressionnante d'abus, de dÃ©rives, de vols...

Pour autant, ce sont les employÃ©s des stations services qui sont le plus pointÃ©s du doigt. Le rapport BOLLIET, tout en modÃ©rant ses premiÃ¨res propositions dictÃ©es par TOTAL dans le prÃ© rapport, veut faire porter le chapeau aux travailleurs : la libÃ©ralisation des prix qu'il propose, aboutirait Ã la suppression de 80% des emplois.

Mais rien sur les poursuites qui pourraient Ãªtre engagÃ©es Ã l'encontre de la SARA et des ses actionnaires... En lieu et place, Bolliet nous invite Ã dÃ©battre avec les voleurs dans le cadre des prochains Etats-GÃ©nÃ©raux de lâEuros"outre-mer !!!

Plis ki janmÃ©, la revendication de dÃ©cembre doit Ãªtre rÃ©affirmÃ©e :
- **TRANSPARENCE TOTALE sur la fixation des prix des carburants ;**
- **Baisse immÃ©diate des prix des carburants ;**
- **Reversement des sommes abusivement perÃ§ues par la SARA et les collectivitÃ©s dans un fonds destinÃ© Ã la formation et Ã lâEuros"emploi des jeunes et Ã lâEuros"organisation dâEuros"un vÃ©ritable service public des transports de passagers ;**
- **CrÃ©ation, en remplacement de la SARA, dâEuros"un Service Public dâEuros"approvisionnement et de distribution des carburants garantissant la transparence, la qualitÃ© et lâEuros"accÃ¨s Ã un carburant au meilleur coÃ »t.**

	Martinique	Guadeloupe	Guyane	Ensemble	%
Total	41	48	12	101	42,1 %
Rubis-Vito	22	27	9	58	24,2 %
Exxon-Mobile	21	19	/	40	16,6 %
Texaco-Chevron	10	9	8	27	11,2 %
WIPCO	1	5	/	6	2,5 %
CAP	1	6	/	7	2,9 %
GPC	/	1	/	1	Ns
Ensemble	96	115	29	240	100 %
Source : **DRCCRF**					

I - LE FONCTIONNEMENT DU MARCHE DES CARBURANTS DANS LES QUATRE DOM EST PERTURBÃ0 DEPUIS LâEuros"Ã0TÃ0 2008.

A - Avant lâEuros"Ã©tÃ© 2008, le prix des carburants Ã©tait, dans les DOM Ã lâEuros"exception de la Guyane, assez proche de celui en vigueur en mÃ©tropole

Sur les cinq derniÃ¨res annÃ©es, les prix des carburants aux Antilles et Ã la RÃ©union Ã©taient globalement proches de ceux de la mÃ©tropole, un peu plus Ã©levÃ©s pour le supercarburant mais infÃ©rieurs pour le gazole. En Guyane, les prix des carburants ont Ã©tÃ© supÃ©rieurs Ã ceux de la mÃ©tropole.

Globalement, les faibles Ã©carts sâEuros"expliquent par une taxation plus modÃ©rÃ©e qui contrebalance les surcoÃ »ts dâEuros"approvisionnement.
Le niveau de taxation [1] pesant sur les carburants est moins Ã©levÃ© quâEuros"en mÃ©tropole :
[-] de maniÃ¨re gÃ©nÃ©rale, la taxe spÃ©ciale sur la consommation (TSC) est moins Ã©levÃ©e dans les DOM que la taxe intÃ©rieure de consommation (TIC) en mÃ©tropole sauf en Guyane et pÃ¨se moins sur le gazole que sur le supercarburant ;
[-] lâEuros"octroi de mer (OM) et lâEuros"octroi de mer rÃ©gional (OMR), reprÃ©sentent 7 Ã 7,5% environ de la valeur en douane des carburants mis Ã la consommation en Guadeloupe et en Guyane.

En Martinique et encore plus Ã la RÃ©union, cette taxation est diffÃ©renciÃ©e, le gazole Ã©tant moins taxÃ© que le supercarburant.

Au total, le poids de la fiscalitÃ© dans le prix de vente au dÃ©tail est, comme en mÃ©tropole, plus faible pour le gazole que pour le supercarburant. La fiscalitÃ© reprÃ©sente entre le quart et la moitiÃ©
du prix du gazole sauf en Martinique oÃ¹ elle est plus faible. La fiscalitÃ© reprÃ©sente environ 40% du prix du supercarburant aux Antilles et atteint la moitiÃ© de ce prix environ Ã la RÃ©union et en Guyane,
en raison notamment du taux de lâEuros"octroi de mer Ã la RÃ©union, de celui de la TSC en Guyane.

B - A partir de lâEuros"Ã©tÃ© 2008, des critiques croissantes sur le prix des carburants mettent en Ã©vidence la complexitÃ© et lâEuros"opacitÃ© du systÃ¨me dâEuros"administration des prix.

La baisse brutale du prix du baril de pÃ©trole au niveau mondial sâEuros"est traduite par une diminution rapide du prix des carburants en mÃ©tropole, oÃ¹ les prix moyens du litre de supercarburant ou du gazole Ã©taient descendus Ã respectivement 1,15 â ¬ et 1,11 â ¬ en novembre 2008, contre 1,47 â ¬ et 1,42 â ¬ en juillet 2008. Cette baisse nâEuros"Ã©tant rÃ©percutÃ©e quâEuros"avec retard dans les DOM, les rÃ©visions de prix intervenant entre tous les mois et tous les trois mois, un Ã©cart est apparu et sâEuros"est mÃªme amplifiÃ©
entre lâEuros"Ã©tÃ© et lâEuros"automne 2008, entre les prix des carburants vendus dans les DOM et ceux de mÃ©tropole. Des protestations et manifestations ont eu lieu Ã la RÃ©union dÃ¨s septembre 2008 puis en
Guyane et en Guadeloupe en dÃ©cembre 2008. Des premiÃ¨res baisses des prix des carburants ont alors Ã©tÃ© dÃ©cidÃ©es par le prÃ©fet le 1er octobre 2008 Ã la RÃ©union et le 1er dÃ©cembre 2008 en Guadeloupe.

En Guyane, la situation avait Ã©tÃ© rendue plus complexe et plus difficilement supportable par le consommateur du fait dâEuros"un changement dâEuros"approvisionnement. Suite Ã une action en justice engagÃ©e par certains importateurs dâEuros"automobiles contre les compagnies pÃ©troliÃ¨res qui importaient des carburants ne respectant pas les normes europÃ©ennes (depuis Trinidad-et-Tobago), les importateurs-distributeurs
ont Ã©tÃ© condamnÃ©s (rÃ©fÃ©rÃ© du 17 novembre 2006) Ã approvisionner la Guyane en carburants respectant ces normes. Dans lâEuros"impossibilitÃ© de trouver des carburants aux normes europÃ©ennes Ã proximitÃ© de la

Guyane, ils ont importÃ© du carburant auprÃ¨s de la SARA. Ce changement dâEuros"approvisionnement devait se traduire par un prix de dÃ©tail plus Ãlevé, correspondant Ã une hausse de 25,6 centimes pour le super et 20,5 centimes pour le gazole. De plus, intervenait au mÃªme moment une hausse de la taxe spÃ©ciale de consommation dÃ©cidÃ©e par le conseil rÃ©gional. Au total, les prix de dÃ©tail auraient dÃ » Ãªtre augmentÃ©s de 31 centimes (super) et 27 centimes (gazole).

De telles augmentations ont Ã©tÃ© jugÃ©es difficilement supportables pour le consommateur. Elles ont fait lâEuros"objet dâEuros"une mise en oeuvre progressive Ã partir de fÃ©vrier 2007, le lissage devant se terminer fin 2008. En novembre 2008, les prix du litre de super et de gazole Ã©taient respectivement de 1,77 â ¬ et 1,55 â ¬, soit une diffÃ©rence de 62 et 44 centimes par rapport aux prix mÃ©tropolitains. Cette situation a dÃ©clenchÃ© une vague de protestations et un blocage du dÃ©partement pendant une dizaine de jours, Ã la suite duquel une baisse du prix des carburants a Ã©tÃ© dÃ©cidÃ©e par lâEuros"Etat.

Par la suite, de nouvelles baisses de prix ainsi que le gel des hausses prÃ©vues ont Ã©tÃ© dÃ©cidÃ©s par les prÃ©fets, dans lâEuros"attente de la remise du prÃ©sent rapport. Ces dispositions ont Ã©tÃ© prises en charge de plusieurs maniÃ¨res, selon les moments et les dÃ©partements, notamment par des avances consenties par lâEuros"AFD et les collectivitÃ©s territoriales. En tout Ã©tat de cause, la poursuite attendue de la baisse du prix du pÃ©trole sur le marchÃ© mondial devait permettre de prendre en charge tout ou partie des consÃ©quences financiÃ¨res de ces baisses.

Ces Ã©vÃ¨nements ont mis en Ã©vidence la mÃ©connaissance du dispositif dâEuros"administration des prix et lâEuros"incomprÃ©hension des consommateurs et des acteurs socioprofessionnels devant les Ã©carts de prix des carburants, apparus entre lâEuros"outre-mer et la mÃ©tropole. Cette incomprÃ©hension a engendrÃ© de nombreuses questions et des doutes Ã lâEuros"encontre des compagnies pÃ©troliÃ¨res : certains ont vu, dans des dispositifs considÃ©rÃ©s comme obscurs, parce que peu ou mal expliquÃ©s, une source de possibles abus.

Face Ã cette situation, des enquÃªtes et audits [2] ont Ã©tÃ© conduits localement, Ã lâEuros"initiative de responsables politiques et acteurs socioprofessionnels, pour essayer de comprendre ce qui se passait sans toutefois parvenir Ã faire la transparence totale sur le systÃ¨me de prix.

Lorsque le systÃ¨me dâEuros"administration des prix a Ã©tÃ© mis en place, il y a une vingtaine dâEuros"annÃ©es, il sâEuros"agissait pour les pouvoirs publics de rÃ©pondre Ã une situation de monopole, Ã diffÃ©rents stades de la filiÃ¨re (approvisionnement, importation, stockage, distribution de gros) et Ã lâEuros"absence de concurrence par les prix qui en rÃ©sultait au niveau de la distribution de dÃ©tail. Or, le fonctionnement de la structure de prix a conduit Ã empiler, en mÃªme temps que des Ã©lÃ©ments de prix reprÃ©sentatifs des coÃ »ts supportÃ©s par chaque acteur, plusieurs objectifs : le soutien Ã lâEuros"emploi et la rÃ©alisation, Ã chaque niveau de la structure de prix, dâEuros"une marge suffisante permettant Ã chacun des intervenants de se maintenir et se dÃ©velopper dans la filiÃ¨re (marge du raffinage, marge de stockage, marge du grossiste, marge du gÃ©rant de station service).

LâEuros"addition de ces marges, auxquelles sâEuros"ajoutent les coÃ »ts salariaux des emplois, a conduit Ã ce que lâEuros"objectif initial âEuros" une pression suffisante sur les prix de vente au consommateur final âEuros" soit en partie perdu de vue. Il semble opportun que, Ã lâEuros"occasion dâEuros"une rÃ©forme, les pouvoirs publics prÃ©cisent le ou les objectifs quâEuros"ils entendent aujourdâEuros"hui poursuivre et si les modalitÃ©s actuelles dâEuros"administration des prix constituent le moyen de rÃ©gulation le plus adÃ©quat pour les atteindre.

II - LA STRUCTURE DE PRIX FAIT APPARAITRE DES

LIGNES DE PRIX SUREVALUÃ0ES AINSI QUE DES SURCOUTS

Dans chacun des DOM, la mission a auditÃ© chaque ligne de coÃ »t figurant dans la structure de prix, de maniÃ¨re Ã apprÃ©cier si le coÃ »t mis Ã la charge du consommateur Ã©tait ou non surÃ©valuÃ©. A partir de ses principaux constats9, elle a formulÃ© des propositions de rÃ©duction de certains postes, dans le cadre actuel dâEuros"administration des prix des carburants.

A - Concernant lâEuros"approvisionnement en pÃ©trole brut ou en produits raffinÃ©s, certains frais accessoires semblent surÃ©valuÃ©s :

a - Certains coÃ »ts de transport pourraient Ãªtre rÃ©duits.

[-] Aux Antilles, les coÃ »ts de fret sur les produits raffinÃ©s sortis de la raffinerie de la SARA devraient Ãªtre rÃ©duits de 0,36 â ¬/hl :

- Le coÃ »t de transport du carburant entre la Martinique et la Guadeloupe est mutualisÃ© entre les deux dÃ©partements ; cette mutualisation doit Ãªtre maintenue. Pour autant, la ligne de coÃ »t correspondante devrait Ãªtre rÃ©duite dâEuros"un quart (0,760 â ¬/hl au lieu de 1,02 â ¬/hl) au regard des coÃ »ts effectivement engagÃ©s ;
- Le coÃ »t de la desserte des Ã®les de Guadeloupe, non inclus dans la mutualisation Martinique-Guadeloupe, devrait Ãªtre revu Ã la baisse pour la mÃªme raison.
  [-] En Guyane, le coÃ »t de transport des produits raffinÃ©s importÃ©s des Antilles devrait Ãªtre diminuÃ© de 1,22 â ¬/hl (3,78 â ¬/hl au lieu de 5 â ¬/hl) au regard des coÃ »ts rÃ©ellement engagÃ©s. En Guyane Ã©galement, la structure de prix fait apparaÃ®tre des Â« frais amont Â » dont une partie nâEuros"est plus justifiÃ©e depuis le changement dâEuros"approvisionnement (exemple : commission de trader). En consÃ©quence, la mission propose de ramener cette ligne de coÃ »t de 2,2% du prix plancher SARA Ã 0,45% (pertes en mer et assurance) soit un impact sur la structure de prix de lâEuros"ordre de 1,3 â ¬/hl.

b - La mutualisation des coÃ »ts de transport qui existe entre la Guadeloupe et la Martinique pourrait Ãªtre Ã©tendue Ã la Guyane

Depuis 2003, les coÃ »ts de transport des carburants routiers entre la Guadeloupe et la Martinique sont mutualisÃ©s entre ces deux dÃ©partements. La Guyane âEuros" qui nâEuros"est approvisionnÃ©e que depuis 2007 en produits raffinÃ©s par la SARA âEuros" ne bÃ©nÃ©ficie pas de cette mutualisation.

Il est lÃ©gitime que cette mutualisation des coÃ »ts de transport soit aujourdâEuros"hui organisÃ©e sur lâEuros"ensemble des DFA et donc Ã©tendue Ã la Guyane. Il en rÃ©sulterait une baisse sensible pour le consommateur guyanais (-3,8 centimes â ¬ / litre) et, en contrepartie, une hausse somme toute rÃ©duite pour le consommateur antillais (+0,17 centime â ¬/litre).

c - Aux Antilles, une question est en voie de rÃ¨glement, celle de la rÃ©cupÃ©ration et du traitement des huiles usagÃ©es

En lâEuros"absence de dispositif de rÃ©cupÃ©ration adaptÃ© dans les deux dÃ©partements antillais, la collecte des huiles usagÃ©es et leur retraitement en mÃ©tropole sont financÃ©s par un prÃ©lÃ¨vement (0,1 â ¬/hl) sur la vente des carburants depuis le 21 juin 2006. La SARA assure la collecte de ce prÃ©lÃ¨vement et en reverse le produit Ã un collecteur agrÃ©Ã©, qui procÃ¨de Ã cette rÃ©cupÃ©ration.

Ce dispositif Ã©tait un palliatif. A compter du 1er janvier 2010, lâEuros"ADEME devrait reprendre la responsabilitÃ© de la filiÃ¨re Â« huiles usagÃ©es Â » en Guadeloupe. Le prÃ©lÃ¨vement de 0,1 â ¬/hl peut donc Ãªtre supprimÃ© Ã compter de cette date. Dans les deux autres dÃ©partements (Martinique et Guyane), lâEuros"excÃ©dent de trÃ©sorerie collectÃ© par la SARA permet de couvrir les coÃ »ts pendant plusieurs annÃ©es. Il est donc proposÃ© de supprimer ce prÃ©lÃ¨vement dÃ¨s maintenant, la SARA pouvant financer le collecteur jusquâEuros"Ã fin 2009 en Guadeloupe et au-delÃ en Martinique et en Guyane [3].

B - Dans les dÃ©partements franÃ§ais dâEuros"AmÃ©rique (DFA), le coÃ »t du raffinage par la SARA est plus Ã©levÃ© que celui dâEuros"une raffinerie standard europÃ©enne et est rÃ©parti de maniÃ¨re dÃ©sÃ©quilibrÃ©e entre les produits

Dans lâEuros"ensemble des DFA, la structure de prix comporte un prix plancher SARA, prix maximum fixÃ© par les prÃ©fets, auquel la SARA vend ses produits aux importateurs-distributeurs. Il reprÃ©sente le poste le plus important entrant dans la composition du prix des carburants (entre 40% et 60% selon les carburants et les dÃ©partements).

a - Le prix de sortie SARA est difficile Ã piloter et ne donne pas satisfaction :

[-] Le prix de sortie SARA repose aujourdâEuros"hui sur deux Ã©lÃ©ments : un prix fixÃ© par le dÃ©cret du 23 dÃ©cembre 2003 et un dispositif permettant de prendre en compte dâEuros"une part lâEuros"Ã©volution du coÃ »t des approvisionnements, dâEuros"autre part, celle des autres facteurs de production (logistique, fret, masse salariale, productivitÃ©, coÃ »ts de sÃ©curitÃ©âEuros¦) au travers de la marge sur coÃ »ts variables de raffinage (MCVR).

[-] Le prix plancher fixÃ© en 2003, qui comprend plusieurs paramÃ¨tres (coÃ »t des approvisionnements, fret, droits de ports, assurancesâEuros¦) dont la part respective nâEuros"est pas dÃ©taillÃ©e dans le dÃ©cret, ne peut plus aujourdâEuros"hui Ãªtre auditÃ©.

[-] **La marge sur coÃ »ts variables de raffinage (MCVR)** est la diffÃ©rence entre son chiffre dâEuros"affaires et le coÃ »t de ses approvisionnements (brut et produits raffinÃ©s) que doit dÃ©gager la SARA pour atteindre lâEuros"objectif de marge acceptÃ© par les services de lâEuros"Etat, aprÃ¨s prise en compte des coÃ »ts fixes, des dotations aux amortissements et provisions et des impÃ´ts. A cet effet, la SARA dÃ©pose chaque annÃ©e auprÃ¨s de la DDCCRF une demande de dÃ©termination de la MCVR, qui est discutÃ©e avec les services de lâEuros"Etat. LâEuros"objectif de MCVR, retenu par lâEuros"Etat, sert au pilotage du prix plancher de la SARA. **Le fonctionnement de ce mÃ©canisme, complexe et opaque, connaÃ®t beaucoup de difficultÃ©s.**
Le pilotage de la MCVR est trÃ¨s dÃ©licat. LâEuros"objectif de MCVR Ã©tant rarement atteint (une fois en cinq ans), cela a conduit Ã rattraper le retard lâEuros"annÃ©e suivante ou Ã rÃ©duire lâEuros"objectif Ã atteindre.
Ainsi, pour rattraper le retard constatÃ© sur 2006, un objectif plus Ã©levÃ© de rentabilitÃ© avait Ã©tÃ© acceptÃ© par lâEuros"Etat pour 2007 mais le balancier a Ã©tÃ© trop loin si bien quâEuros"une rÃ©duction de cet objectif a Ã©tÃ© mise en oeuvre en 2008. **Il sâEuros"ensuit que le prix de sortie SARA est de plus en plus dÃ©connectÃ© des prix constatÃ©s sur les marchÃ©s internationaux.**
Par ailleurs, en couvrant tous les coÃ »ts fixes, la MCVR nâEuros"incite pas aux gains de productivitÃ©. Or, le dÃ©cret de 2003 prÃ©citÃ© prÃ©voyait que le prix de sortie pouvait Ãªtre rÃ©visÃ© pour tenir compte des efforts de productivitÃ©. Les services de lâEuros"Etat nâEuros"ont pas les moyens de les apprÃ©cier.
Enfin, le prix de sortie pouvant Ãªtre modifiÃ© dans chaque dÃ©partement par arrÃªtÃ© prÃ©fectoral, il peut y avoir plusieurs Â« prix de sortie SARA Â ». MÃªme si cela sâEuros"est rarement produit jusquâEuros"aux Ã©vÃ¨nements rÃ©cents, cette possibilitÃ© achÃ¨ve de rendre le systÃ¨me incomprÃ©hensible.

b - Ce Â« prix de sortie SARA Â » est plus Ã©levÃ©, en moyenne sur la pÃ©riode 2005-2008 de 19 centimes â ¬ (supercarburant) et 11 centimes â ¬ (gazole) par rapport Ã une raffinerie standard europÃ©enne.

La mission a Ã©tÃ© conduite Ã approfondir les raisons dâEuros"un tel surcoÃ »t.

Sur la pÃ©riode 2004-2008, le taux de rentabilitÃ© des capitaux engagÃ©s de lâEuros"ensemble de la SARA a fortement fluctuÃ©. **En moyenne sur la pÃ©riode, il sâEuros"est Ã©levÃ© Ã 9,1%. Le taux supÃ©rieur Ã 20% pour lâEuros"annÃ©e 2007** sâEuros"explique par des rÃ©sultats en trÃ¨s forte hausse pour cet exercice venant, entre autres, compenser la faible rentabilitÃ© des exercices prÃ©cÃ©dents.

[-] **Le surcoÃ »t sâEuros"explique essentiellement par la taille de la raffinerie**, la plus petite des raffineries franÃ§aises, avec une capacitÃ© de 800 000 tonnes, soit cinq fois moins que la plus petite des raffineries mÃ©tropolitaines. Les coÃ »ts fixes Ã©tant amortis sur un volume de carburants trop faible, le coÃ »t de sortie du produit raffinÃ© est plus Ã©levÃ©.

[-] **La technologie selon laquelle est construite la raffinerie ne permet pas de compenser cette faible productivitÃ©**. De type Â« hydroskimming Â » (distillation sans craquage), cette raffinerie ne peut pas raffiner des pÃ©troles trop lourds, ce qui a plusieurs inconvÃ©nients. **Elle ne peut importer les pÃ©troles bruts, trop lourds, du Venezuela ou des CaraÃ¯bes, ce qui lâEuros"oblige Ã sâEuros"approvisionner quasi-exclusivement en Mer du Nord.** Elle produit du fuel lourd bien davantage quâEuros"une raffinerie standard et nâEuros"a quâEuros"un seul acheteur pour ce produit, EDF, pour la centrale thermique.

Avec la consolidation en cours dans le secteur du raffinage conduisant Ã une augmentation des capacitÃ©s moyennes de raffinage, **les surcoÃ »ts actuels de la SARA devraient sâEuros"accentuer dans les prochaines annÃ©es**. Il nâEuros"apparaÃ®t pas possible, sauf investissements trÃ¨s longs et coÃ »teux, de modifier la technologie de la raffinerie de la SARA.

c - Le surcoÃ »t de la SARA qui nâEuros"est actuellement supportÃ© que par les carburants routiers pourrait Ãªtre mieux rÃ©parti

La SARA rÃ©alise lâEuros"essentiel de sa marge sur le supercarburant et le gazole. Or, elle produit aussi dâEuros"autres carburants, le carburÃ©acteur et le fioul lourd, en particulier. JusquâEuros"Ã prÃ©sent, elle les a vendus Ã un prix infÃ©rieur.
CâEuros"est le cas du fioul lourd que la SARA produit en quantitÃ©s importantes, compte tenu de sa technologie, et qui est vendu au seul acheteur potentiel en Martinique, **EDF, qui se trouve ainsi en position favorable pour nÃ©gocier.**
Pourtant, le fioul lourd est un produit rÃ©glementÃ© pour lequel le prÃ©fet fixe Ã©galement un prix maximum. La SARA pratique un prix systÃ©matiquement infÃ©rieur. La comparaison des prix de vente de la SARA aux cours mondiaux fait apparaÃ®tre un Ã©cart moyen sur 2004-2008 de âEuros" 1câ ¬/l sur le carburÃ©acteur et de -1,35 câ ¬/l sur le fioul lourd. **Cet Ã©cart est en fait plus important car le prix sortie SARA pour ces deux produits intÃ¨gre dÃ©jÃ la facturation par cette derniÃ¨re du taux de passage, qui est distinct dans le cas des carburants routiers.** A titre dâEuros"illustration, si on appliquait le taux de passage en vigueur en mars 2009 aux Antilles sur le gazole, lâEuros"Ã©cart rÃ©el serait en fait de -4,5 câ ¬/l environ pour le carburÃ©acteur et de -5câ ¬/l environ pour le fioul lourd.

Dans lâEuros"hypothÃ¨se du maintien de lâEuros"activitÃ© de raffinerie de la SARA, son surcoÃ »t de raffinage pourrait Ãªtre rÃ©parti de maniÃ¨re plus Ã©quilibrÃ©e entre tous les produits vendus par celle-ci. Si cette rÃ©partition Ã©tait effectuÃ©e au prorata des volumes vendus, lâEuros"impact sur le prix de sortie SARA serait le suivant :

Produits	Impact sur le prix de sortie SARA (en centimes â ¬/litre)

Supercarburant	- 11
Gazole	- 3
Fioul vendu Ã EDF	+ 9
CarburÃ©acteur	+ 9,3
Source : **mission**	

C - Le coÃ »t de passage dans les dÃ©pÃ´ts est fixÃ© Ã un niveau trop Ã©levÃ© par rapport aux coÃ »ts rÃ©ellement supportÃ©s

Le stockage est effectuÃ© par un seul opÃ©rateur Ã la RÃ©union, la SRPP, et par un seul opÃ©rateur pour lâEuros"ensemble des DFA, la SARA, qui possÃ¨dent les installations de stockage.

Le coÃ »t de passage dans ces stocks est rÃ©percutÃ© dans la structure de prix, sans que les dÃ©crets de 1988 prÃ©cisent le mode de calcul et lâEuros"Ã©volution de ce coÃ »t. **A la RÃ©union oÃ¹ le taux de passage est le plus faible, celui-ci est rÃ©visÃ© tous les ans au 1er fÃ©vrier, Ã lâEuros"inverse des DFA** : en Martinique et en Guadeloupe, le taux est inchangÃ© depuis 2003 ; en Guyane, dÃ©partement oÃ¹ le taux de passage est le plus Ã©levÃ© des quatre DOM, celui-ci est toujours le taux fixÃ© en 2000.

Des Ã©carts de tarif de 1 Ã 3 environ

Tableau 8 : Taux de passage dans les stocks (en â ¬/m3) figurant dans la structure de prix de chaque DOM au 1er fÃ©vrier 2009 :

Guyane	Guadeloupe	Martinique	RÃ©union
62,35	33,53 (gazole) 35,82 (super)	33,53 (gazole) 35,82 (super)	20,95

a - Le coÃ »t de passage en dÃ©pÃ´t pourrait Ãªtre revu Ã la baisse dans les quatre dÃ©partements

En premier lieu, le stockage fait lâEuros"objet de pratiques dÃ©favorables aux consommateurs de gazole et de supercarburant :
[-] en Guyane, les taux de passage pratiquÃ©s sont diffÃ©rents selon les carburants. Ainsi, le taux de stockage du carburÃ©acteur est deux fois moins Ã©levÃ© que celui du gazole ou du super, celui du fioul vendu Ã EDF 50% moins cher et le taux de stockage du gazole-pÃªche
six fois moins cher. Cette pratique, analogue Ã celle constatÃ©e dans la rÃ©partition du surcoÃ »t SARA, revient Ã dÃ©favoriser les carburants routiers ;
[-] aux Antilles, le taux de passage pour le fioul lourd et le carburÃ©acteur est compris dans le prix facturÃ© par la SARA ;
[-] Ã la RÃ©union, le mÃªme phÃ©nomÃ¨ne a existÃ© au profit du carburÃ©acteur. Mais, les services de lâEuros"Etat ont demandÃ© un rattrapage depuis quatre ans, qui devrait Ãªtre terminÃ© en 2010.

En deuxiÃ¨me lieu, la rÃ©munÃ©ration des capitaux engagÃ©s est actuellement de 21% Ã la SRPP et dâEuros"environ 17% pour lâEuros"activitÃ© stockage de la SARA.

La mission sâEuros"est interrogÃ©e sur le niveau adÃ©quat de rentabilitÃ© qui pourrait Ãªtre retenu pour cette activitÃ© administrÃ©e peu risquÃ©e, en situation de monopole. La rentabilitÃ© du stockage est supÃ©rieure Ã lâEuros"objectif global fixÃ© Ã la SARA pour lâEuros"ensemble de son activitÃ© (12%). Une autre rÃ©fÃ©rence est fournie par lâEuros"un des actionnaires de la SARA qui constate, dans les comptes 2008, pour sa branche stockage en Europe, une rÃ©munÃ©ration de 12,2%. Il est donc proposÃ© de revoir Ã la baisse le coÃ »t de passage en dÃ©pÃ´ts Ã la SARA comme Ã la SRPP.

Les taux de passage ont Ã©tÃ© recalculÃ©s. LâEuros"Ã©cart entre le chiffre dâEuros"affaires rÃ©el actuel et un chiffre dâEuros"affaires recalculÃ© Ã partir de deux hypothÃ¨ses de rÃ©munÃ©ration, 12% et 8%, permet de proposer des taux de passage plus faibles que ceux actuellement en vigueur.

Tableau 9 : Proposition de rÃ©duction des taux de passage dans les stocks avec un taux de rÃ©munÃ©ration des capitaux engagÃ©s de 12% et 8% (en centimes â ¬ /hl) :

	Guyane	Guadeloupe (a)	Martinique (a)	RÃ©union
Tx de passage avec 12%	5,128	2,45	2,45	1,785
% de rÃ©duction	- 17,7%	- 26,9% (gaz.) - 31,6% (sup.)	- 26,9% (gaz.) - 31,6% (sup.)	- 14,8%
Tx de passage avec 8%	4,824	2,22	2,22	1,65
% de rÃ©ductÂ?	- 22,6%	- 38% (gaz.) - 33,8% (sup.)	- 38% (gaz.) - 33,8% (sup.)	- 21,3%
Source : Mission. (a) : unification des taux de passage du gazole et du super aux Antilles				

b - La mutualisation des coÃ »ts de transport entre les Antilles et la Guyane pourrait Ãªtre Ã©tendue au coÃ »t de passage dans les dÃ©pÃ´ts SARA

Actuellement, le taux de passage dans les dÃ©pÃ´ts de la SARA est identique en Guadeloupe et en Martinique. LâEuros"Ã©largissement de la mutualisation Ã la Guyane permettrait une diminution significative du taux de passage en Guyane (entre -2 et -2,2 centimes â ¬/litre sâEuros"ajoutant Ã la baisse liÃ©e Ã la rÃ©vision des taux de passage) en contrepartie dâEuros"un effort de faible ampleur du consommateur antillais (+0,4 centime â ¬/litre).

Tableau 10 : Evolution du taux de passage en Guyane et aux Antilles aprÃ¨s mutualisation des coÃ »ts de stockage(en â ¬/hl)

Guyane	Guadeloupe	Martinique

T de passage avec 12%	2,84	2,84	2,84
% de rÃ©duction par rapport Ã la valeur actuelle	- 55%	- 18%	- 18%
Tx de passage avec 8%	2,6	2,6	2,6
% de rÃ©duction par rapport Ã la valeur actuelle	- 59%	- 25%	- 25%
Source : **mission**			

D - La marge de distribution est surestimÃ©e par rapport aux coÃ »ts et pourrait Ãªtre revue Ã la baisse

En application de la rÃ©glementation, la structure de prix fait apparaÃ®tre distinctement dans chaque DOM :
[-] la marge de gros, qui rÃ©munÃ¨re lâEuros"approvisionnement des stations-services par les compagnies pÃ©troliÃ¨res, depuis les cuves de stockage de la SARA ou de la SRPP ;
[-] et la marge de dÃ©tail, qui rÃ©munÃ¨re la vente de carburants au dÃ©tail, par ces stations services.

La marge totale de distribution est partout supÃ©rieure Ã ce quâEuros"elle est en mÃ©tropole.
Tableau 11 : marges de distribution accordÃ©es par lâEuros"Etat dans la structure de prix des carburants de chaque DOM et comparaison avec la mÃ©tropole (en â ¬/hl) au 1er janvier 2009 :

Guyane	RÃ©union	Martinique	Guadeloupe	MÃ©tropole	
Marge de gros	9,085	11,5 (super) 10 (gazole)	5,940 (super) 6,260 (gazole)	6,068	/
Marge de dÃ©tail	10	10,649	9,08	12,584	/
Marge totale de distribution	19,085	20,92	15,02	18,652	10,5
Source : **DRRCRF et UFIP pour la mÃ©tropole**					

La marge de gros et la marge de dÃ©tail ne correspondent pas Ã ce que perÃ§oivent respectivement les grossistes et les dÃ©taillants, compte tenu des flux financiers entre eux.
En effet, les locataires-gÃ©rants versent aux grossistes des loyers qui comportent une part variable, fonction du carburant vendu par la station.
En Guadeloupe, depuis 2002, les grossistes versent aux gÃ©rants de stations-services, au terme de leur contrat, une Â« indemnitÃ© de fin de gÃ©rance Â », prÃ©vue par lâEuros"accord interprofessionnel du pÃ©trole (AIP). LâEuros"indemnitÃ© est fixÃ©e Ã chaque fin de contrat, y compris en cas de renouvellement.
Ce dispositif a Ã©tÃ© mis en oeuvre en Martinique en fÃ©vrier 2008. Son financement, inclus dans les charges des grossistes en Guadeloupe et dans le prix de sortie SARA pour la Martinique, reprÃ©sente 0,609 â ¬/hl en Guadeloupe et 0,685 â ¬/hl en Martinique. Le montant de lâEuros"indemnitÃ© serait de lâEuros"ordre de 200 000

â ¬ en moyenne, rÃ©parti en plusieurs versements.

a - La marge de gros est surÃ©valuÃ©e

Au titre de leurs recettes, outre la marge de gros fixÃ©e par les prÃ©fets, les distributeurs bÃ©nÃ©ficient des loyers versÃ©s par les gÃ©rants des stations-services, et de lâEuros"effet dilatation des carburants. En effet, lorsque les grossistes achÃ¨tent les carburants, ceux-ci leur sont facturÃ©s Ã la tempÃ©rature rÃ©glementaire de 15Â?. Ces carburants sont revendus aux dÃ©taillants Ã la tempÃ©rature ambiante. Or, avec lâEuros"augmentation de la tempÃ©rature, le volume des carburants se dilate ce qui explique que les quantitÃ©s vendues par les grossistes sont supÃ©rieures aux quantitÃ©s achetÃ©es. Ce phÃ©nomÃ¨ne, bien connu de la profession14, est Ã©galement connu des services de lâEuros"Etat et intÃ©grÃ© dans le total des recettes du grossiste pour en dÃ©duire ensuite le montant de la marge de gros.

Au titre de leurs charges, les grossistes financent lâEuros"approvisionnement des stations services Ã leur enseigne ainsi que les investissements dans le rÃ©seau (dotations aux amortissements) et leur maintenance. Ils ont Ã©galement des frais gÃ©nÃ©raux, supportent les impÃ´ts et taxes et, en Guadeloupe, versent des indemnitÃ©s de fin de gÃ©rance (AIP).

Enfin le rÃ©sultat net dÃ©gagÃ© par les grossistes doit assurer une certaine rÃ©munÃ©ration des capitaux engagÃ©s. Dans les quatre DOM, la plupart des importateurs/distributeurs ont indiquÃ© Ã la mission que lâEuros"objectif de rentabilitÃ© des capitaux engagÃ©s fixÃ© par leurs actionnaires Ã©tait de 15% environ.
Or, dans tous les dÃ©partements, la rentabilitÃ© effective, telle quâEuros"elle ressort des donnÃ©es supra, dÃ©passe largement lâEuros"objectif de 15% (environ 25% aux Antilles et 39% en moyenne pour deux distributeurs Ã la RÃ©union). Le niveau de la marge de gros est donc fixÃ© Ã un niveau trop Ã©levÃ© du point de vue de lâEuros"intÃ©rÃªt des consommateurs.

La mission sâEuros"est interrogÃ©e sur le niveau adÃ©quat de rentabilitÃ© qui pourrait Ãªtre retenu pour calculer la marge de gros sur un marchÃ© administrÃ© : dâEuros"une part, la comparaison avec un taux de rentabilitÃ© en usage dans la profession est difficile compte tenu de la spÃ©cificitÃ© des marchÃ©s des DOM et de lâEuros"absence de donnÃ©es disponibles en mÃ©tropole ; dâEuros"autre part, il existe une limite infÃ©rieure âEuros" que la mission ne saurait dÃ©terminer âEuros" en deÃ§Ã de laquelle les distributeurs pourraient considÃ©rer Ãªtre insuffisamment rÃ©munÃ©rÃ©s, ce qui pourrait les conduire Ã interrompre leur activitÃ©. La mission a donc prÃ©sentÃ© un rÃ©sultat correspondant Ã deux hypothÃ¨ses de rentabilitÃ©, 15% et 8%.

Le tableau 12 fait apparaÃ®tre, pour chaque DOM, lâEuros"excÃ¨s de marge de gros âEuros" dans les deux hypothÃ¨ses de rentabilitÃ© des capitaux engagÃ©s âEuros" qui pourrait faire lâEuros"objet dâEuros"une rÃ©faction par rapport au niveau actuel.
Tableau 12 : calcul de lâEuros"excÃ©dent de marge de gros (en câ ¬ par litre) par rÃ©fÃ©rence Ã deux hypothÃ¨ses de rentabilitÃ© des capitaux

	Guyane	RÃ©union	Martinique	Guadeloupe
Total des recettes	11,907	12,79	9,096	8,727
Total des charges	8,81	8,33	6,57	6,67
(a) RÃ©sultat moyen effectif	3,097	4,46	2,526	2,057

(b) Calcul dâEuros"un rÃ©sultat correspondant Ã un taux de rentabilitÃ© de 15% Ã un taux de rentabilitÃ© de de 8%	1,2 0,64	1,704 1,03	1,2 0,64	1,082 0,577
ExcÃ¨s de marge (a âEuros" b) = Hyp. de 15% Hyp de 8%	1,9 2,45	2,75 3,43	1,32 1,88	0 ,956 1,461
Source : Mission				

Ainsi, la marge de gros est surÃ©valuÃ©e dâEuros"environ 1 Ã 3,4 centimes par litre selon le dÃ©partement et lâEuros"hypothÃ¨se de rentabilitÃ© retenus.

a - Le niveau de la marge de dÃ©tail sâEuros"explique principalement par le niveau des charges salariales

LâEuros"apprÃ©ciation du niveau de la marge de dÃ©tail est complexe du fait de lâEuros"existence de lâEuros"activitÃ© boutique des stations-services (vente de tabac et dâEuros"alcool, alimentation, journaux, pain, cafÃ©tÃ©ria- sandwicherie, produits autoâEuros¦) qui complÃ¨te la distribution de carburants et explique une partie de leur rentabilitÃ©.

La marge de dÃ©tail est, dans tous les DOM, frÃ©quemment revalorisÃ©e, sur demande des reprÃ©sentants des gÃ©rants de stations-services âEuros" ce que permet la rÃ©glementation âEuros" selon un processus quasiment immuable jusquâEuros"Ã maintenant : la perspective dâEuros"une marge Ã©levÃ©e constitue une incitation Ã lâEuros"installation de nouvelles stations-services, contribuant ainsi Ã une baisse des volumes moyens de carburants vendus. Pour Ã©viter une dÃ©gradation de leur rentabilitÃ©, les gÃ©rants de stations-services revendiquent alors auprÃ¨s des services de lâEuros"Etat une marge de dÃ©tail plus Ã©levÃ©e.

Dans les quatre DOM, le rÃ©seau des stations-services est dense, avec des volumes de carburants distribuÃ©s plutÃ´t infÃ©rieurs en moyenne Ã ceux de la mÃ©tropole. Le Â« modÃ¨le de distribution ultra-marin Â » est plus coÃ»teux pour le consommateur final que le mode de distribution mÃ©tropolitain :
les stations-services sont trÃ¨s peu automatisÃ©es et privilÃ©gient le service au client. Elles emploient donc beaucoup plus de personnel quâEuros"en mÃ©tropole. LâEuros"effectif moyen par station est de lâEuros"ordre de sept Ã dix
salariÃ©s, ceux-ci Ã©tant occupÃ©s Ã la distribution du carburant et Ã la boutique.

Tableau 13 : mesure de lâEuros"emploi salariÃ© dans les stations-services des DOM

	Guyane	RÃ©union	Martinique	Guadeloupe
Nombre de stations au 1/1/2009	29	148	96	115

Nombre moyen de salariÃ©s par station	7,5	9	10,2	8,7
Nombre de salariÃ©s pompistes par DOM	240	1 330	1 000	1 000
Poids de la masse salariale carburants / L de carburant	5,3 cts par litre	5,3 cts par litre	4,4 cts par litre	8 cts par litre
Source : **mission**				

MalgrÃ© le poids des charges salariales, ces stations-services (activitÃ© carburants et boutique) dÃ©gagent un rÃ©sultat qui varie, selon le carburant et selon la station, de 5 Ã 10% de la marge commerciale.

La masse salariale reprÃ©sente, en moyenne, prÃ¨s de la moitiÃ© de la marge commerciale des stations-services. La rÃ©munÃ©ration des salariÃ©s est trÃ¨s variable dâEuros"un rÃ©seau Ã lâEuros"autre, dâEuros"un dÃ©partement Ã lâEuros"autre : si certains pompistes sont rÃ©munÃ©rÃ©s au SMIC, ce nâEuros"est pas le cas de tous, notamment en Guadeloupe oÃ¹ une **convention collective appliquÃ©e depuis 2007** prÃ©voit des progressions de salaire en fonction de lâEuros"anciennetÃ©.

Le niveau de la marge pose aussi la question de la rÃ©munÃ©ration des gÃ©rants. Selon les documents transmis Ã la mission, certains peuvent avoir une rÃ©munÃ©ration brute annuelle pouvant dÃ©passer 120 000 â ¬, hors distribution du rÃ©sultat, et de lâEuros"indemnitÃ© de fin gÃ©rance (AIP) sâEuros"il y a lieu. A titre de comparaison, en mÃ©tropole, dâEuros"aprÃ¨s les Ã©lÃ©ments communiquÃ©s par le conseil national des professions de lâEuros"automobile (CNPA), la rÃ©munÃ©ration brute annuelle de rÃ©fÃ©rence des gÃ©rants de stations-services sâEuros"Ã©lÃ¨ve Ã 20 500 â ¬ pour une personne seule et Ã moins de 35 000 â ¬ pour un couple.

Il est Ã©videmment normal que les gÃ©rants aient une rÃ©munÃ©ration conforme Ã leur responsabilitÃ© mais comme celle-ci sâEuros"inscrit dans un systÃ¨me de prix administrÃ© dans lâEuros"intÃ©rÃªt du consommateur, un Ã©quilibre devrait Ãªtre trouvÃ©.

A cet effet, il serait souhaitable que la DDCCRF, Ã partir de la comptabilitÃ© des stations services, examine si de tels niveaux de rÃ©munÃ©ration sont courants.

Ainsi, le niveau de la marge de dÃ©tail sâEuros"explique bien sÃ »r par le maintien dâEuros"un grand nombre dâEuros"emplois dans les stations services mais aussi par la rÃ©munÃ©ration du locataire-gÃ©rant, quâEuros"il convient de ne pas occulter. Dans lâEuros"apprÃ©ciation de la marge de dÃ©tail, il est donc nÃ©cessaire de distinguer :
[-] **le coÃ »t des emplois de salariÃ©s, qui correspond Ã la part la plus importante de la marge de dÃ©tail.** La remise en cause Ã©ventuelle de ce choix dâEuros"exploitation des stations services âEuros" qui repose sur un consensus trÃ¨s fort dans chaque DOM des Ã©lus et reprÃ©sentants des acteurs socioprofessionnels, auditionnÃ©s par la mission âEuros" nÃ©cessiterait un dÃ©bat public qui sort du pÃ©rimÃ¨tre de la mission. Il sâEuros"agit

dâEuros"arbitrer entre des Ã©conomies qui pourraient Ãªtre rÃ©alisÃ©es au bÃ©nÃ©fice des consommateurs et le maintien des emplois dans le secteur ;
[-] **du coÃ »t rÃ©sultant de la rÃ©munÃ©ration du locataire-gÃ©rant**. Si des niveaux excessifs de rÃ©munÃ©ration des gÃ©rants sâEuros"avÃ©raient courants, il paraÃ®trait cohÃ©rent, dans un systÃ¨me dâEuros"administration des prix, dâEuros"encadrer aussi la rÃ©munÃ©ration du locataire-gÃ©rant et de prÃ©voir Ã cet effet une ligne de coÃ »t dans la marge de distribution. Cette solution aurait le mÃ©rite dâEuros"Ãªtre plus transparente âEuros" en Ã©vitant de faire porter le poids de la marge de dÃ©tail sur les seuls salariÃ©s pompistes âEuros" et plus favorable au consommateur dans la mesure oÃ¹ elle pÃ¨serait sur les rÃ©munÃ©rations actuelles. Elle pose nÃ©anmoins beaucoup de difficultÃ©s
 de principe, dÃ¨s lors quâEuros"il sâEuros"agit de fixer une rÃ©munÃ©ration par voie dâEuros"arrÃªtÃ©, et de mise en oeuvre (clÃ© de partage avec lâEuros"activitÃ© boutiques, modalitÃ©s de contrÃ´le...).

III - SYNTHESE DES ECONOMIES POTENTIELLES SUR LE PRIX DES CARBURANTS

Tableau 16 : SynthÃ¨se des Ã©conomies potentielles sur le prix des carburants pour la Guadeloupe (en câ ¬/l)

En câ ¬/l	Supercarburant	Gazole
RÃ©vision des diffÃ©rentes lignes de prix sans mutualisation (1)	Entre -2,5 et -3,3	Entre -2,3 et -3,1
RÃ©vision des diffÃ©rentes lignes de prix avec mutualisation (2)	Entre -1,7 et -2,4	Entre -1,5 et -2,4
RÃ©partition du surcoÃ »t SARA (3)	- 11	- 3
Economies minimales Ã court terme sans mutualisation (1) + (3)	Entre -13,5 et -14,3	Entre -5,3 et -6
Changement du mode dâEuros"approvisionnement (4)	-17	-9
Changement du mode de distribution (5)	-6,4	-6,4

Economies maximales Ã moyen terme si rÃ©formes et mutualisation (2)+(4)+(5)	Entre -25,2 et -25,9	Entre -16,9 et - 17,8
Source : **Mission.**		

EXTRAIT DU RAPPORT DEFINIITIF
sur la fixation des prix des carburants
dans les dÃ©partements dâEuros"outre-mer
31 Mars 2009

Post-scriptum :

Principaux articles du dossier : Prix des carburants :

- Prix des carburants : Un prÃ©-rapport pour blanchir la SARA !
  - PubliÃ© par La Centrale UGTG le lundi 23 mars 2009
- Prix des carburants : 20 millions offerts Ã la SARA & Ã TOTAL !
  - PubliÃ© par *Auteur extÃ©rieur* le dimanche 14 dÃ©cembre 2008
- Accord sur les prix des carburants : une vÃ©ritable arnaque !!!
  - PubliÃ© par Ibuka le vendredi 12 dÃ©cembre 2008
- 16 dÃ©cembre 2008 : GwadloupÃ©yen doubout kont pwofitasyon !
  - PubliÃ© par La Centrale UGTG, le mardi 9 dÃ©cembre 2008
- Prix des carburants en Guadeloupe : Ka ki la SARA ?
  - PubliÃ© par La Centrale UGTG le lundi 8 dÃ©cembre 2008

- Prix des Carburants : Ã‰SANS LA TWO CHÃˆ ! FO LI BÃ‰SÃ‰ !
  -
    - PubliÃ© par La Centrale UGTG le samedi 6 dÃ©cembre 2008
- V. LUREL en Guyane : Manipulation, DÃ©magogie & RÃ©cupÃ©ration
  -
    - PubliÃ© par La Centrale UGTG le lundi 1er dÃ©cembre 2008
- Prix des carburants en Guadeloupe : Pou yo arÃ©tÃ© volÃ© nou !!
  -
    - PubliÃ© par La Centrale UGTG le dimanche 30 novembre 2008
- Prix des carburants en Guadeloupe : Rapport du CESR !
  -
    - PubliÃ© par La Centrale UGTG le samedi 18 octobre 2008
- Prix des carburants : lettre ouverte de LâEuros™UGTG
  -
    - PubliÃ© par La Centrale UGTG le jeudi 9 octobre 2008
- RepÃ¨res sur la formation des prix des carburants
  -
    - PubliÃ© par *Auteur extÃ©rieur* le samedi 4 octobre 2008
- Essence : Pon moun pÃ©kÃ© kouyonÃ© nou !
  -
    - PubliÃ© par UTTP - UGTG le jeudi 2 octobre 2008
- Formation & rÃ©glementation des prix des carburants dans les D.O.M.
  -
    - PubliÃ© par *Auteur extÃ©rieur* le mercredi 1er octobre 2008

---

[1] La fiscalitÃ© sur les carburants est diffÃ©rente dans les DOM de celle en vigueur en mÃ©tropole : ainsi, la taxe intÃ©rieure de consommation (TIC, anciennement TIPP) et la TVA ne sont pas applicables. SâEuros"appliquent en revanche aux carburants, des impÃ´ts de droit commun outre-mer (lâEuros"octroi de mer et lâEuros"octroi de mer rÃ©gional) ainsi quâEuros"un impÃ´t spÃ©cifique, la taxe

spÃ©ciale
sur la consommation (TSC). Celle-ci est calculÃ©e sur le volume de carburant mis Ã la consommation et son tarif ne peut excÃ©der celui de la TIC mÃ©tropolitaine.

Les taux et tarifs de ces impÃ´ts sont votÃ©s par les conseils rÃ©gionaux, leur produit est affectÃ© aux collectivitÃ©s territoriales.

[2] On citera en particulier lâEuros"Ã©tude analytique sur le coÃ »t des carburants en Guyane, Ã lâEuros"initiative de la CGPME, le rapport de lâEuros"observatoire des prix Ã la RÃ©union, le rapport de lâEuros"observatoire des prix de la rÃ©gion Guadeloupe et du conseil Ã©conomique et social rÃ©gional.

[3] LâEuros"ADEME a donnÃ© son accord au prÃ©fet de Guadeloupe sur son intervention Ã compter de 2010, la question de la Martinique nâEuros"Ã©tant pas encore rÃ©glÃ©e, lors du dÃ©placement de la mission.