

Extrait du site UGTG.org

url : <http://ugtg.org/spip.php?article848>

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

- Dossiers - Prix des carburants -

Date de parution : 29 novembre 1999

Date de mise en ligne : dimanche 5 avril 2009

Mis à jour le : mercredi 29 avril 2009

UGTG.org

Abus, vols & dérives : opacité des prix ; complicité de la DDCCRF ; entente avec EDF sur le dos des automobilistes ; non répercussion des baisses du prix du baril ; Marges exorbitantes : marge du raffinage, marge de stockage, marge du grossiste, marge du gérant de station service ; Surcoûts : transports, passage en dépôt, raffinage... Vols : taxe de prélèvement des ordures ménagères...

Bolliet et les autres rapporteurs de la mission sur la fixation des prix des carburants dans les colonies françaises dressent une liste impressionnante d'abus, de dérives, de vols...

Pour autant, ce sont les employés des stations services qui sont le plus pointés du doigt. Le rapport BOLLIET, tout en modérant ses premières propositions dictées par TOTAL dans le pré rapport, veut faire porter le chapeau aux travailleurs : la libéralisation des prix qu'il propose, aboutirait à la suppression de 80% des emplois.

Mais rien sur les poursuites qui pourraient être engagées à l'encontre de la SARA et des ses actionnaires... En lieu et place, Bolliet nous invite à débattre avec les voleurs dans le cadre des prochains Etats-Généraux de l'outre-mer !!!

Plis ki janmé, la revendication de décembre doit être réaffirmée :

- ▶ **TRANSPARENCE TOTALE sur la fixation des prix des carburants ;**
- ▶ **Baisse immédiate des prix des carburants ;**
- ▶ **Reversement des sommes abusivement perçues par la SARA et les collectivités dans un fonds destiné à la formation et à l'emploi des jeunes et à l'organisation d'un véritable service public des transports de passagers ;**
- ▶ **Création, en remplacement de la SARA, d'un Service Public d'approvisionnement et de distribution des carburants garantissant la transparence, la qualité et l'accès à un carburant au meilleur coût.**

	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 %
<i>Source : DRCCRF</i>					

I- LE FONCTIONNEMENT DU MARCHÉ DES CARBURANTS DANS LES QUATRE DOM EST PERTURBÉ DEPUIS L'ÉTÉ 2008.

A - Avant l'été 2008, le prix des carburants était, dans les DOM à l'exception de la Guyane, assez proche de celui en vigueur en métropole

Sur les cinq dernières années, les prix des carburants aux Antilles et à la Réunion étaient globalement proches de ceux de la métropole, un peu plus élevés pour le supercarburant mais inférieurs pour le gazole. En Guyane, les prix des carburants ont été supérieurs à ceux de la métropole.

Globalement, les faibles écarts s'expliquent par une taxation plus modérée qui contrebalance les surcoûts d'approvisionnement.

Le niveau de taxation [1] pesant sur les carburants est moins élevé qu'en métropole :

[...] de manière générale, la taxe spéciale sur la consommation (TSC) est moins élevée dans les DOM que la taxe intérieure de consommation (TIC) en métropole sauf en Guyane et pèse moins sur le gazole que sur le supercarburant ;

[...] l'octroi de mer (OM) et l'octroi de mer régional (OMR), représentent 7 à 7,5% environ de la valeur en douane des carburants mis à la consommation en Guadeloupe et en Guyane.

En Martinique et encore plus à la Réunion, cette taxation est différenciée, le gazole étant moins taxé que le supercarburant.

Au total, le poids de la fiscalité dans le prix de vente au détail est, comme en métropole, plus faible pour le gazole que pour le supercarburant. La fiscalité représente entre le quart et la moitié du prix du gazole sauf en Martinique où elle est plus faible. La fiscalité représente environ 40% du prix du supercarburant aux Antilles et atteint la moitié de ce prix environ à la Réunion et en Guyane, en raison notamment du taux de l'octroi de mer à la Réunion, de celui de la TSC en Guyane.

B - A partir de l'été 2008, des critiques croissantes sur le prix des carburants mettent en évidence la complexité et l'opacité du système d'administration des prix.

La baisse brutale du prix du baril de pétrole au niveau mondial s'est traduite par une diminution rapide du prix des carburants en métropole, où les prix moyens du litre de supercarburant ou du gazole étaient descendus à respectivement 1,15 Euros et 1,11 Euros en novembre 2008, contre 1,47 Euros et 1,42 Euros en juillet 2008. Cette baisse n'étant répercutée qu'avec retard dans les DOM, les révisions de prix intervenant entre tous les mois et tous les trois mois, un écart est apparu et s'est même amplifié

entre l'été et l'automne 2008, entre les prix des carburants vendus dans les DOM et ceux de métropole. Des protestations et manifestations ont eu lieu à la Réunion dès septembre 2008 puis en

Guyane et en Guadeloupe en décembre 2008. Des premières baisses des prix des carburants ont alors été décidées par le préfet le 1er octobre 2008 à la Réunion et le 1er décembre 2008 en Guadeloupe.

En Guyane, la situation avait été rendue plus complexe et plus difficilement supportable par le consommateur du fait d'un changement d'approvisionnement. Suite à une action en justice engagée par certains importateurs d'automobiles contre les compagnies pétrolières qui importaient des carburants ne respectant pas les normes européennes (depuis Trinidad-et-Tobago), les importateurs-distributeurs

ont été condamnés (référé du 17 novembre 2006) à approvisionner la Guyane en carburants respectant ces normes. Dans l'impossibilité de trouver des carburants aux normes européennes à proximité de la Guyane, ils ont importé du

carburant auprès de la SARA. Ce changement d'approvisionnement devait se traduire par un prix de détail plus élevé, correspondant à une hausse de 25,6 centimes pour le super et 20,5 centimes pour le gazole. De plus, intervenait au même moment une hausse de la taxe spéciale de consommation décidée par le conseil régional. Au total, les prix de détail auraient dû être augmentés de 31 centimes (super) et 27 centimes (gazole).

De telles augmentations ont été jugées difficilement supportables pour le consommateur. Elles ont fait l'objet d'une mise en oeuvre progressive à partir de février 2007, le lissage devant se terminer fin 2008. En novembre 2008, les prix du litre de super et de gazole étaient respectivement de 1,77 Euros et 1,55 Euros, soit une différence de 62 et 44 centimes par rapport aux prix métropolitains. Cette situation a déclenché une vague de protestations et un blocage du département pendant une dizaine de jours, à la suite duquel une baisse du prix des carburants a été décidée par l'Etat.

Par la suite, de nouvelles baisses de prix ainsi que le gel des hausses prévues ont été décidés par les préfets, dans l'attente de la remise du présent rapport. Ces dispositions ont été prises en charge de plusieurs manières, selon les moments et les départements, notamment par des avances consenties par l'AFD et les collectivités territoriales. En tout état de cause, la poursuite attendue de la baisse du prix du pétrole sur le marché mondial devait permettre de prendre en charge tout ou partie des conséquences financières de ces baisses.

Ces évènements ont mis en évidence la méconnaissance du dispositif d'administration des prix et l'incompréhension des consommateurs et des acteurs socioprofessionnels devant les écarts de prix des carburants, apparus entre l'outre-mer et la métropole. Cette incompréhension a engendré de nombreuses questions et des doutes à l'encontre des compagnies pétrolières : certains ont vu, dans des dispositifs considérés comme obscurs, parce que peu ou mal expliqués, une source de possibles abus.

Face à cette situation, des enquêtes et audits [2] ont été conduits localement, à l'initiative de responsables politiques et acteurs socioprofessionnels, pour essayer de comprendre ce qui se passait sans toutefois parvenir à faire la transparence totale sur le système de prix.

Lorsque le système d'administration des prix a été mis en place, il y a une vingtaine d'années, il s'agissait pour les pouvoirs publics de répondre à une situation de monopole, à différents stades de la filière (approvisionnement, importation, stockage, distribution de gros) et à l'absence de concurrence par les prix qui en résultait au niveau de la distribution de détail. Or, le fonctionnement de la structure de prix a conduit à empiler, en même temps que des éléments de prix représentatifs des coûts supportés par chaque acteur, plusieurs objectifs : le soutien à l'emploi et la réalisation, à chaque niveau de la structure de prix, d'une marge suffisante permettant à chacun des intervenants de se maintenir et se développer dans la filière (marge du raffinage, marge de stockage, marge du grossiste, marge du gérant de station service).

L'addition de ces marges, auxquelles s'ajoutent les coûts salariaux des emplois, a conduit à ce que l'objectif initial - une pression suffisante sur les prix de vente au consommateur final - soit en partie perdu de vue. Il semble opportun que, à l'occasion d'une réforme, les pouvoirs publics précisent le ou les objectifs qu'ils entendent aujourd'hui poursuivre et si les modalités actuelles d'administration des prix constituent le moyen de régulation le plus adéquat pour les atteindre.

II - LA STRUCTURE DE PRIX FAIT APPARAÎTRE DES LIGNES DE PRIX SUREVALUÉES AINSI QUE DES

SURCOUTS

Dans chacun des DOM, la mission a audité chaque ligne de coût figurant dans la structure de prix, de manière à apprécier si le coût mis à la charge du consommateur était ou non surévalué. A partir de ses principaux constats⁹, elle a formulé des propositions de réduction de certains postes, dans le cadre actuel d'administration des prix des carburants.

A - Concernant l'approvisionnement en pétrole brut ou en produits raffinés, certains frais accessoires semblent surévalués :

a - Certains coûts de transport pourraient être réduits.

[...] Aux Antilles, les coûts de fret sur les produits raffinés sortis de la raffinerie de la SARA devraient être réduits de 0,36 Euros/hl :

- Le coût de transport du carburant entre la Martinique et la Guadeloupe est mutualisé entre les deux départements ; cette mutualisation doit être maintenue. Pour autant, la ligne de coût correspondante devrait être réduite d'un quart (0,760 Euros/hl au lieu de 1,02 Euros/hl) au regard des coûts effectivement engagés ;
- Le coût de la desserte des îles de Guadeloupe, non inclus dans la mutualisation Martinique-Guadeloupe, devrait être revu à la baisse pour la même raison.

[...] En Guyane, le coût de transport des produits raffinés importés des Antilles devrait être diminué de 1,22 Euros/hl (3,78 Euros/hl au lieu de 5 Euros/hl) au regard des coûts réellement engagés. En Guyane également, la structure de prix fait apparaître des « frais amont » dont une partie n'est plus justifiée depuis le changement d'approvisionnement (exemple : commission de trader). En conséquence, la mission propose de ramener cette ligne de coût de 2,2% du prix plancher SARA à 0,45% (pertes en mer et assurance) soit un impact sur la structure de prix de l'ordre de 1,3 Euros/hl.

b - La mutualisation des coûts de transport qui existe entre la Guadeloupe et la Martinique pourrait être étendue à la Guyane

Depuis 2003, les coûts de transport des carburants routiers entre la Guadeloupe et la Martinique sont mutualisés entre ces deux départements. La Guyane - qui n'est approvisionnée que depuis 2007 en produits raffinés par la SARA - ne bénéficie pas de cette mutualisation.

Il est légitime que cette mutualisation des coûts de transport soit aujourd'hui organisée sur l'ensemble des DFA et donc étendue à la Guyane. Il en résulterait une baisse sensible pour le consommateur guyanais (-3,8 centimes Euros / litre) et, en contrepartie, une hausse somme toute réduite pour le consommateur antillais (+0,17 centime Euros/litre).

c - Aux Antilles, une question est en voie de règlement, celle de la récupération et du traitement des huiles usagées

En l'absence de dispositif de récupération adapté dans les deux départements antillais, la collecte des huiles usagées et leur retraitement en métropole sont financés par un prélèvement (0,1 Euros/hl) sur la vente des carburants depuis le 21 juin 2006. La SARA assure la collecte de ce prélèvement et en reverse le produit à un collecteur agréé, qui procède à cette récupération.

Ce dispositif était un palliatif. A compter du 1er janvier 2010, l'ADEME devrait reprendre la responsabilité de la filière «

huiles usagées » en Guadeloupe. Le prélèvement de 0,1 Euros/hl peut donc être supprimé à compter de cette date. Dans les deux autres départements (Martinique et Guyane), l'excédent de trésorerie collecté par la SARA permet de couvrir les coûts pendant plusieurs années. Il est donc proposé de supprimer ce prélèvement dès maintenant, la SARA pouvant financer le collecteur jusqu'à fin 2009 en Guadeloupe et au-delà en Martinique et en Guyane [3].

B - Dans les départements français d'Amérique (DFA), le coût du raffinage par la SARA est plus élevé que celui d'une raffinerie standard européenne et est réparti de manière déséquilibrée entre les produits

Dans l'ensemble des DFA, la structure de prix comporte un prix plancher SARA, prix maximum fixé par les préfets, auquel la SARA vend ses produits aux importateurs-distributeurs. Il représente le poste le plus important entrant dans la composition du prix des carburants (entre 40% et 60% selon les carburants et les départements).

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

[-] Le prix de sortie SARA repose aujourd'hui sur deux éléments : un prix fixé par le décret du 23 décembre 2003 et un dispositif permettant de prendre en compte d'une part l'évolution du coût des approvisionnements, d'autre part, celle des autres facteurs de production (logistique, fret, masse salariale, productivité, coûts de sécurité...) au travers de la marge sur coûts variables de raffinage (MCVR).

[-] Le prix plancher fixé en 2003, qui comprend plusieurs paramètres (coût des approvisionnements, fret, droits de ports, assurances...) dont la part respective n'est pas détaillée dans le décret, ne peut plus aujourd'hui être audité.

[-] **La marge sur coûts variables de raffinage (MCVR)** est la différence entre son chiffre d'affaires et le coût de ses approvisionnements (brut et produits raffinés) que doit dégager la SARA pour atteindre l'objectif de marge accepté par les services de l'Etat, après prise en compte des coûts fixes, des dotations aux amortissements et provisions et des impôts. A cet effet, la SARA dépose chaque année auprès de la DDCCRF une demande de détermination de la MCVR, qui est discutée avec les services de l'Etat. L'objectif de MCVR, retenu par l'Etat, sert au pilotage du prix plancher de la SARA. **Le fonctionnement de ce mécanisme, complexe et opaque, connaît beaucoup de difficultés.**

Le pilotage de la MCVR est très délicat. L'objectif de MCVR étant rarement atteint (une fois en cinq ans), cela a conduit à rattraper le retard l'année suivante ou à réduire l'objectif à atteindre.

Ainsi, pour rattraper le retard constaté sur 2006, un objectif plus élevé de rentabilité avait été accepté par l'Etat pour 2007 mais le balancier a été trop loin si bien qu'une réduction de cet objectif a été mise en oeuvre en 2008. **Il s'ensuit que le prix de sortie SARA est de plus en plus déconnecté des prix constatés sur les marchés internationaux. Par ailleurs, en couvrant tous les coûts fixes, la MCVR n'incite pas aux gains de productivité.** Or, le décret de 2003 précité prévoyait que le prix de sortie pouvait être révisé pour tenir compte des efforts de productivité. Les services de l'Etat n'ont pas les moyens de les apprécier.

Enfin, le prix de sortie pouvant être modifié dans chaque département par arrêté préfectoral, il peut y avoir plusieurs « prix de sortie SARA ». Même si cela s'est rarement produit jusqu'aux événements récents, cette possibilité achève de rendre le système incompréhensible.

b - Ce « prix de sortie SARA » est plus élevé, en moyenne sur la période 2005-2008 de 19 centimes Euros (supercarburant) et 11 centimes Euros (gazole) par rapport à une raffinerie standard européenne.

La mission a été conduite à approfondir les raisons d'un tel surcoût.

Sur la période 2004-2008, le taux de rentabilité des capitaux engagés de l'ensemble de la SARA a fortement fluctué.

En moyenne sur la période, il s'est élevé à 9,1%. Le taux supérieur à 20% pour l'année 2007 s'explique par des résultats en très forte hausse pour cet exercice venant, entre autres, compenser la faible rentabilité des exercices précédents.

[-] **Le surcoût s'explique essentiellement par la taille de la raffinerie**, la plus petite des raffineries françaises, avec une capacité de 800 000 tonnes, soit cinq fois moins que la plus petite des raffineries métropolitaines. Les coûts fixes étant amortis sur un volume de carburants trop faible, le coût de sortie du produit raffiné est plus élevé.

[-] **La technologie selon laquelle est construite la raffinerie ne permet pas de compenser cette faible productivité.** De type « hydroskimming » (distillation sans craquage), cette raffinerie ne peut pas raffiner des pétroles trop lourds, ce qui a plusieurs inconvénients. **Elle ne peut importer les pétroles bruts, trop lourds, du Venezuela ou des Caraïbes, ce qui l'oblige à s'approvisionner quasi-exclusivement en Mer du Nord.** Elle produit du fuel lourd bien davantage qu'une raffinerie standard et n'a qu'un seul acheteur pour ce produit, EDF, pour la centrale thermique.

Avec la consolidation en cours dans le secteur du raffinage conduisant à une augmentation des capacités moyennes de raffinage, **les surcoûts actuels de la SARA devraient s'accroître dans les prochaines années.** Il n'apparaît pas possible, sauf investissements très longs et coûteux, de modifier la technologie de la raffinerie de la SARA.

c - Le surcoût de la SARA qui n'est actuellement supporté que par les carburants routiers pourrait être mieux réparti

La SARA réalise l'essentiel de sa marge sur le supercarburant et le gazole. Or, elle produit aussi d'autres carburants, le carburéacteur et le fioul lourd, en particulier. Jusqu'à présent, elle les a vendus à un prix inférieur. C'est le cas du fioul lourd que la SARA produit en quantités 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 négocier. Pourtant, le fioul lourd est un produit réglementé pour lequel le préfet fixe également un prix maximum. La SARA pratique un prix systématiquement inférieur.** La comparaison des prix de vente de la SARA aux cours mondiaux fait apparaître un écart moyen sur 2004-2008 de - 1cEuros/l sur le carburéacteur et de -1,35 cEuros/l sur le fioul lourd. **Cet écart est en fait plus important car le prix sortie SARA pour ces deux produits intègre déjà la facturation par cette dernière du taux de passage, qui est distinct dans le cas des carburants routiers.** A titre d'illustration, si on appliquait le taux de passage en vigueur en mars 2009 aux Antilles sur le gazole, l'écart réel serait en fait de -4,5 cEuros/l environ pour le carburéacteur et de -5cEuros/l environ pour le fioul lourd.

Dans l'hypothèse du maintien de l'activité de raffinerie de la SARA, son surcoût de raffinage pourrait être réparti de manière plus équilibrée entre tous les produits vendus par celle-ci. Si cette répartition était effectuée au prorata des volumes vendus, l'impact sur le prix de sortie SARA serait le suivant :

Produits	Impact sur le prix de sortie SARA (en centimes Euros/litre)
Supercarburant	- 11
Gazole	- 3
Fioul vendu à EDF	+ 9
Carburéacteur	+ 9,3
<i>Source : mission</i>	

C - Le coût de passage dans les dépôts est fixé à un niveau trop élevé par rapport aux coûts réellement supportés

Le stockage est effectué par un seul opérateur à la Réunion, la SRPP, et par un seul opérateur pour l'ensemble des DFA, la SARA, qui possèdent les installations de stockage.

Le coût de passage dans ces stocks est répercuté dans la structure de prix, sans que les décrets de 1988 précisent le mode de calcul et l'évolution de ce coût. **A la Réunion où le taux de passage est le plus faible, celui-ci est révisé tous les ans au 1er février, à l'inverse des DFA** : en Martinique et en Guadeloupe, le taux est inchangé depuis 2003 ; en Guyane, département où le taux de passage est le plus élevé des quatre DOM, celui-ci est toujours le taux fixé en 2000.

Des écarts de tarif de 1 à 3 environ

Tableau 8 : Taux de passage dans les stocks (en Euros/m3) figurant dans la structure de prix de chaque DOM au 1er février 2009 :

Guyane	Guadeloupe	Martinique	Réunion
62,35	33,53 (gazole)	33,53 (gazole)	20,95
	35,82 (super)	35,82 (super)	

a - Le coût de passage en dépôt pourrait être revu à la baisse dans les quatre départements

En premier lieu, le stockage fait l'objet de pratiques défavorables aux consommateurs de gazole et de supercarburant :

[-] en Guyane, les taux de passage pratiqués sont différents selon les carburants. Ainsi, le taux de stockage du carburéacteur est deux fois moins élevé que celui du gazole ou du super, celui du fioul vendu à EDF 50% moins cher et le taux de stockage du gazole-pêche

six fois moins cher. Cette pratique, analogue à celle constatée dans la répartition du surcoût SARA, revient à défavoriser les carburants routiers ;

[-] aux Antilles, le taux de passage pour le fioul lourd et le carburéacteur est compris dans le prix facturé par la SARA ;

[-] à la Réunion, le même phénomène a existé au profit du carburéacteur. Mais, les services de l'Etat ont demandé un rattrapage depuis quatre ans, qui devrait être terminé en 2010.

En deuxième lieu, la rémunération des capitaux engagés est actuellement de 21% à la SRPP et d'environ 17% pour l'activité stockage de la SARA.

La mission s'est interrogée sur le niveau adéquat de rentabilité qui pourrait être retenu pour cette activité administrée peu risquée, en situation de monopole. La rentabilité du stockage est supérieure à l'objectif global fixé à la SARA pour l'ensemble de son activité (12%). Une autre référence est fournie par l'un des actionnaires de la SARA qui constate, dans les comptes 2008, pour sa branche stockage en Europe, une rémunération de 12,2%. Il est donc proposé de revoir à la baisse le

coût de passage en dépôts à la SARA comme à la SRPP.

Les taux de passage ont été recalculés. L'écart entre le chiffre d'affaires réel actuel et un chiffre d'affaires recalculé à

partir de deux hypothèses de rémunération, 12% et 8%, permet de proposer des taux de passage plus faibles que ceux actuellement en vigueur.

Tableau 9 : Proposition de réduction des taux de passage dans les stocks avec un taux de rémunération des capitaux engagés de 12% et 8% (en centimes Euros /hl) :

	Guyane	Guadeloupe (a)	Martinique (a)	Réunion
Tx de passage avec 12%	5,128	2,45	2,45	1,785
% de réduction	- 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 réduct?	- 22,6%	- 38% (gaz.) - 33,8% (sup.)	- 38% (gaz.) - 33,8% (sup.)	- 21,3%
<i>Source</i> : Mission. (a) : unification des taux de passage du gazole et du super aux Antilles				

b - La mutualisation des coûts de transport entre les Antilles et la Guyane pourrait être étendue au coût de passage dans les dépôts SARA

Actuellement, le taux de passage dans les dépôts de la SARA est identique en Guadeloupe et en Martinique. L'élargissement de la mutualisation à la Guyane permettrait une diminution significative du taux de passage en Guyane (entre -2 et -2,2 centimes Euros/litre s'ajoutant à la baisse liée à la révision des taux de passage) en contrepartie d'un effort de faible ampleur du consommateur antillais (+0,4 centime Euros/litre).

Tableau 10 : Evolution du taux de passage en Guyane et aux Antilles après mutualisation des coûts de stockage(en Euros/hl)

	Guyane	Guadeloupe	Martinique
T de passage avec 12%	2,84	2,84	2,84
% de réduction par rapport à la valeur actuelle	- 55%	- 18%	- 18%
Tx de passage avec 8%	2,6	2,6	2,6
% de réduction par rapport à la valeur actuelle	- 59%	- 25%	- 25%

Source : mission

D - La marge de distribution est surestimée par rapport aux coûts et pourrait être revue à la baisse

En application de la réglementation, la structure de prix fait apparaître distinctement dans chaque DOM :

[-] la marge de gros, qui rémunère l'approvisionnement des stations-services par les compagnies pétrolières, depuis les cuves de stockage de la SARA ou de la SRPP ;

[-] et la marge de détail, qui rémunère la vente de carburants au détail, par ces stations services.

La marge totale de distribution est partout supérieure à ce qu'elle est en métropole.

Tableau 11 : marges de distribution accordées par l'Etat dans la structure de prix des carburants de chaque DOM et comparaison avec la métropole (en Euros/hl) au 1er janvier 2009 :

Guyane	Réunion	Martinique	Guadeloupe	Métropole	
Marge de gros	9,085	11,5 (super) 10 (gazole)	5,940 (super) 6,260 (gazole)	6,068	/
Marge de détail	10	10,649	9,08	12,584	/
Marge totale de distribution	19,085	20,92	15,02	18,652	10,5
<i>Source : DRRCRF et UFIP pour la métropole</i>					

La marge de gros et la marge de détail ne correspondent pas à ce que perçoivent respectivement les grossistes et les détaillants, compte tenu des flux financiers entre eux.

En effet, les locataires-gérants 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 gérants de stations-services, au terme de leur contrat, une « indemnité de fin de gérance », prévue par l'accord interprofessionnel du pétrole (AIP). L'indemnité est fixée à chaque fin de contrat, y compris en cas de renouvellement.

Ce dispositif a été mis en oeuvre en Martinique en février 2008. Son financement, inclus dans les charges des grossistes en Guadeloupe et dans le prix de sortie SARA pour la Martinique, représente 0,609 Euros/hl en Guadeloupe et 0,685 Euros/hl en Martinique. Le montant de l'indemnité serait de l'ordre de 200 000 Euros en moyenne, réparti en plusieurs versements.

a - La marge de gros est surévaluée

Au titre de leurs recettes, outre la marge de gros fixée par les préfets, les distributeurs bénéficient des loyers versés par les gérants des stations-services, et de l'effet dilatation des carburants. En effet, lorsque les grossistes achètent les carburants, ceux-ci leur sont facturés à la température réglementaire de 15°. Ces carburants sont revendus aux détaillants à la température ambiante. Or, avec l'augmentation de la température, le volume des carburants se dilate ce qui explique que les quantités vendues par les grossistes sont supérieures aux quantités achetées. Ce phénomène, bien connu de la profession¹⁴, est également connu des services de l'Etat et intégré dans le total des recettes du grossiste pour en déduire ensuite le montant de la marge de gros.

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

Au titre de leurs charges, les grossistes financent l'approvisionnement des stations services à leur enseigne ainsi que les investissements dans le réseau (dotations aux amortissements) et leur maintenance. Ils ont également des frais généraux, supportent les impôts et taxes et, en Guadeloupe, versent des indemnités de fin de gérance (AIP).

Enfin le résultat net dégagé par les grossistes doit assurer une certaine rémunération des capitaux engagés. Dans les quatre DOM, la plupart des importateurs/distributeurs ont indiqué à la mission que l'objectif de rentabilité des capitaux engagés fixé par leurs actionnaires était de 15% environ.

Or, dans tous les départements, la rentabilité effective, telle qu'elle ressort des données supra, dépasse largement l'objectif de 15% (environ 25% aux Antilles et 39% en moyenne pour deux distributeurs à la Réunion). Le niveau de la marge de gros est donc fixé à un niveau trop élevé du point de vue de l'intérêt des consommateurs.

La mission s'est interrogée sur le niveau adéquat de rentabilité qui pourrait être retenu pour calculer la marge de gros sur un marché administré : d'une part, la comparaison avec un taux de rentabilité en usage dans la profession est difficile compte tenu de la spécificité des marchés des DOM et de l'absence de données disponibles en métropole ; d'autre part, il existe une limite inférieure - que la mission ne saurait déterminer - en deçà de laquelle les distributeurs pourraient considérer être insuffisamment rémunérés, ce qui pourrait les conduire à interrompre leur activité. La mission a donc présenté un résultat correspondant à deux hypothèses de rentabilité, 15% et 8%.

Le tableau 12 fait apparaître, pour chaque DOM, l'excès de marge de gros - dans les deux hypothèses de rentabilité des capitaux engagés - qui pourrait faire l'objet d'une réfaction par rapport au niveau actuel.

Tableau 12 : calcul de l'excédent de marge de gros (en cEuros par litre) par référence à deux hypothèses de rentabilité des capitaux

	Guyane	Réunion	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) Résultat moyen effectif	3,097	4,46	2,526	2,057
(b) Calcul d'un résultat correspondant à un taux de rentabilité de 15%	1,2	1,704	1,2	1,082
à un taux de rentabilité de de 8%	0,64	1,03	0,64	0,577
Excès de marge (a - b) =	1,9	2,75	1,32	0 ,956
Hyp. de 15%	2,45	3,43	1,88	1,461
Hyp de 8%				
Source : Mission				

Ainsi, la marge de gros est surévaluée d'environ 1 à 3,4 centimes par litre selon le département et l'hypothèse de rentabilité retenus.

a - Le niveau de la marge de détail s'explique principalement par le niveau des charges salariales

L'appréciation du niveau de la marge de détail est complexe du fait de l'existence de l'activité boutique des stations-services (vente de tabac et d'alcool, alimentation, journaux, pain, cafétéria- sandwicherie, produits auto...) qui complète la distribution de carburants et explique une partie de leur rentabilité.

La marge de détail est, dans tous les DOM, fréquemment revalorisée, sur demande des représentants des gérants de stations-services - ce que permet la réglementation - selon un processus quasiment immuable jusqu'à maintenant : la perspective d'une marge élevée constitue une incitation à l'installation de nouvelles stations-services, contribuant ainsi à une baisse des volumes moyens de carburants vendus. Pour éviter une dégradation de leur rentabilité, les gérants de stations-services revendiquent alors auprès des services de l'Etat une marge de détail plus élevée.

Dans les quatre DOM, le réseau des stations-services est dense, avec des volumes de carburants distribués plutôt inférieurs en moyenne à ceux de la métropole. Le « modèle de distribution ultra-marin » est plus coûteux pour le consommateur final que le mode de distribution métropolitain :

les stations-services sont très peu automatisées et privilégient le service au client. Elles emploient donc beaucoup plus de personnel qu'en métropole. L'effectif moyen par station est de l'ordre de sept à dix salariés, ceux-ci étant occupés à la distribution du carburant et à la boutique.

Tableau 13 : mesure de l'emploi salarié dans les stations-services des DOM

	Guyane	Réunion	Martinique	Guadeloupe
Nombre de stations au 1/1/2009	29	148	96	115
Nombre moyen de salariés par station	7,5	9	10,2	8,7
Nombre de salariés 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
<i>Source</i> : mission				

Malgré le poids des charges salariales, ces stations-services (activité carburants et boutique) dégagent un résultat qui varie, selon le carburant et selon la station, de 5 à 10% de la marge commerciale.

La masse salariale représente, en moyenne, près de la moitié de la marge commerciale des stations-services.

La rémunération des salariés est très variable d'un réseau à l'autre, d'un département à l'autre : si certains pompistes sont rémunérés au SMIC, ce n'est pas le cas de tous, notamment en Guadeloupe où une **convention collective appliquée depuis 2007** prévoit des progressions de salaire en fonction de l'ancienneté.

Le niveau de la marge pose aussi la question de la rémunération des gérants. Selon les documents transmis à la mission, certains peuvent avoir une rémunération brute annuelle pouvant dépasser 120 000 Euros, hors distribution du résultat, et de l'indemnité de fin de gérance (AIP) s'il y a lieu. A titre de comparaison, en métropole, d'après les éléments communiqués par le conseil national des professions de l'automobile (CNPA), la rémunération brute annuelle de référence des gérants de stations-services s'élève à 20 500 Euros pour une personne seule et à moins de 35 000 Euros pour un couple.

Il est évidemment normal que les gérants aient une rémunération conforme à leur responsabilité mais comme celle-ci s'inscrit dans un système de prix administré dans l'intérêt du consommateur, un équilibre devrait être trouvé.

A cet effet, il serait souhaitable que la DDCCRF, à partir de la comptabilité des stations services, examine si de tels niveaux de rémunération sont courants.

Ainsi, le niveau de la marge de détail s'explique bien sûr par le maintien d'un grand nombre d'emplois dans les stations services mais aussi par la rémunération du locataire-gérant, qu'il convient de ne pas occulter.

Dans l'appréciation de la marge de détail, il est donc nécessaire de distinguer :

[-] **le coût des emplois de salariés, qui correspond à la part la plus importante de la marge de détail.** La remise en cause éventuelle de ce choix d'exploitation des stations services - qui repose sur un consensus très fort dans chaque DOM des élus et représentants des acteurs socioprofessionnels, auditionnés par la mission - nécessiterait un débat public qui sort du périmètre de la mission. Il s'agit d'arbitrer entre des économies qui pourraient être réalisées au bénéfice des consommateurs et le maintien des emplois dans le secteur ;

[-] **du coût résultant de la rémunération du locataire-gérant.** Si des niveaux excessifs de rémunération des gérants s'avéraient courants, il paraîtrait cohérent, dans un système d'administration des prix, d'encadrer aussi la rémunération du locataire-gérant et de prévoir à cet effet une ligne de coût dans la marge de distribution. Cette solution aurait le mérite d'être plus transparente - en évitant de faire porter le poids de la marge de détail sur les seuls salariés pompistes - et plus favorable au consommateur dans la mesure où elle pèserait sur les rémunérations actuelles. Elle pose néanmoins beaucoup de difficultés

de principe, dès lors qu'il s'agit de fixer une rémunération par voie d'arrêté, et de mise en oeuvre (clé de partage avec l'activité boutiques, modalités de contrôle...).

III- SYNTHÈSE DES ÉCONOMIES POTENTIELLES SUR LE PRIX DES CARBURANTS

Tableau 16 : Synthèse des économies potentielles sur le prix des carburants pour la Guadeloupe (en cEuros/l)

En cEuros/l	Supercarburant	Gazole
Révision des différentes lignes de prix sans mutualisation (1)	Entre -2,5 et -3,3	Entre -2,3 et -3,1

Révision des différentes lignes de prix avec mutualisation (2)	Entre -1,7 et -2,4	Entre -1,5 et -2,4
Répartition du surcoût SARA (3)	- 11	- 3
Economies minimales à court terme sans mutualisation (1) + (3)	Entre -13,5 et -14,3	Entre -5,3 et -6
Changement du mode d'approvisionnement (4)	-17	-9
Changement du mode de distribution (5)	-6,4	-6,4
Economies maximales à moyen terme si réformes et mutualisation (2)+(4)+(5)	Entre -25,2 et -25,9	Entre -16,9 et - 17,8
<i>Source : Mission.</i>		

**EXTRAIT DU RAPPORT DEFINIITIF
sur la fixation des prix des carburants
dans les départements d'outre-mer
31 Mars 2009**

Post-scriptum :

Principaux articles du dossier : [Prix des carburants](#) :

▶ [Prix des carburants : Un pré-rapport pour blanchir la SARA !](#)

-
- Publié par [La Centrale UGTG](#) le lundi 23 mars 2009

▶ [Prix des carburants : 20 millions offerts à la SARA & à TOTAL !](#)

- - Publié par *Auteur extérieur* le dimanche 14 décembre 2008

▶ [Accord sur les prix des carburants : une véritable arnaque !!!](#)

- - Publié par [Ibuka](#) le vendredi 12 décembre 2008

▶ [16 décembre 2008 : Gwadeloupéyen doubout kont pwofitasyon !](#)

- - Publié par [La Centrale UGTG](#), le mardi 9 décembre 2008

▶ [Prix des carburants en Guadeloupe : Ka ki la SARA ?](#)

- - Publié par [La Centrale UGTG](#) le lundi 8 décembre 2008

▶ [Prix des Carburants : ÉSANS LA TWO CHÈ ! FO LI BÉSÉ !](#)

- - Publié par [La Centrale UGTG](#) le samedi 6 décembre 2008

▶ [V. LUREL en Guyane : Manipulation, Démagogie & Récupération](#)

- - Publié par [La Centrale UGTG](#) le lundi 1er décembre 2008

▶ [Prix des carburants en Guadeloupe : Pou yo arété volé nou !!](#)

- - Publié par [La Centrale UGTG](#) le dimanche 30 novembre 2008

▶ [Prix des carburants en Guadeloupe : Rapport du CESR !](#)

- - Publié par [La Centrale UGTG](#) le samedi 18 octobre 2008

▶ [Prix des carburants : lettre ouverte de L'UGTG](#)

- - Publié par [La Centrale UGTG](#) le jeudi 9 octobre 2008



[Repères sur la formation des prix des carburants](#)

- - Publié par *Auteur extérieur* le samedi 4 octobre 2008

[Essence : Pon moun péké kouyoné nou !](#)

- - Publié par [UTTP - UGTG](#) le jeudi 2 octobre 2008

[Formation & réglementation des prix des carburants dans les D.O.M.](#)

- - Publié par *Auteur extérieur* le mercredi 1er octobre 2008

[1] La fiscalité sur les carburants est différente dans les DOM de celle en vigueur en métropole : ainsi, la taxe intérieure de consommation (TIC, anciennement TIPP) et la TVA ne sont pas applicables. S'appliquent en revanche aux carburants, des impôts de droit commun outre-mer (l'octroi de mer et l'octroi de mer régional) ainsi qu'un impôt spécifique, la taxe spéciale sur la consommation (TSC). Celle-ci est calculée sur le volume de carburant mis à la consommation et son tarif ne peut excéder celui de la TIC métropolitaine.

Les taux et tarifs de ces impôts sont votés par les conseils régionaux, leur produit est affecté aux collectivités territoriales.

[2] On citera en particulier l'étude analytique sur le coût des carburants en Guyane, à l'initiative de la CGPME, le rapport de l'observatoire des prix à la Réunion, le rapport de l'observatoire des prix de la région Guadeloupe et du conseil économique et social régional.

[3] L'ADEME a donné son accord au préfet de Guadeloupe sur son intervention à compter de 2010, la question de la Martinique n'étant pas encore réglée, lors du déplacement de la mission.