



Association Régionale pour l'Amélioration des Conditions de Travail

RAPPORT

CHAINE PETROLIERE EN MARTINIQUE



Etabli par

Alexandre RICHOL

Président de l'ARACT Martinique

Danielle LAPORT

Docteur en Sociologie, Directrice de l'ARACT Martinique - Déléguée Régionale de l'ANACT

Assistés de

Michel BRANCHI

Economiste, Consultant auprès de l'ARACT Martinique, ancien Commissaire de la Direction de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes

Octobre 2009



ARACT MARTINIQUE

Immeuble La Verrière - 20, avenue des Arawaks - 97 200 FORT-DE-FRANCE

Tél. : 05 96 66 67 60 – Fax : 05 96 66 67 61 E-mail : aract-martinique@anact.fr - www.martinique.aract.fr

SOMMAIRE

COMPOSITION DE LA COMMISSION CHAÎNE PETROLIERE.....	4
INTRODUCTION.....	6
I - CONTEXTE.....	10
I.1 - PROBLEMATIQUE	10
I.2 - AXES DE TRAVAIL	13
I.3 – LES ACTEURS DE LA CHAÎNE PETROLIERE	14
I.4 – LE CADRE REGLEMENTAIRE ET LA STRUCTURE DES PRIX	14
I.4.1 - La fixation des prix des carburants aux Antilles.....	14
I.4.2 La structure des prix des carburants.....	17
II - LES PRINCIPAUX RESULTATS	20
II.1 – RAPPORTS ET AVIS COMMENTES	20
II.1.1 - Rapport Doumain-Quignard - avril 2001	20
II.1.2 - Rapport « Bolliet » – mars 2009.....	24
II.1.3 - Avis de l’Autorité de la concurrence	34
II.1.4 - Propositions de la mission d’information commune de l’Assemblée Nationale	43
II.2 – RESTITUTION DES AXES DE TRAVAIL	44
II.2.1 - Identification des activités de la chaîne pétrolière et appréciation de la valeur ajoutée	44
II.2.2 - Cuves professionnelles et stations-service	71
II.2.3 - L’observatoire des prix et des revenus et pratiques d’échanges avec les associations de consommateurs.....	73
III – LES RECOMMANDATIONS	74
Principes de base	74
SARA	75
Grossistes et détaillants (gérants des stations-service).....	76
Cuves professionnelles et environnement.....	77
Transporteurs	78
Politique en direction des salariés.....	78
Observatoire des prix et politique d’information des consommateurs.....	79
IV - ANNEXES	81
ANNEXE A : COMPARAISON DES PRIX A LA POMPE FRANCE / MARTINIQUE SUR UNE PERIODE DE HAUSSE DES COURS INTERNATIONAUX DE 2007 A 2009	82
ANNEXE B – HISTORIQUE DES COURS MENSUELS DU BRENT DAT, EN DOLLAR PAR BARIL	83
ANNEXE C : DECOMPOSITION DE LA MARGE DE GROS SELON LE RAPPORT “BOLLIET”	84
ANNEXE D: COMPARAISON EVOLUTION COUT APPROVISIONNEMENT / PRIX A LA POMPE DE L’ESSENCE.....	85

COMPOSITION DE LA COMMISSION CHAÎNE PETROLIERE

Présidence et animation : ARACT Martinique

Membres :

Administration

- Préfecture
- Direction de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes
- Direction du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle

Collectivités territoriales

- Conseil Régional
- Conseil Général
- Les communes : l'Association des Maires

Acteurs de la Chaîne pétrolière :

- Société Anonyme de Raffinage des Antilles, SARA
- Grossistes : Total, Rubis, Esso, Texaco, WIPCO, CAP
- Stations-service : Chambre syndicale des gérants de stations-service
- Transporteurs de carburants
- Transporteurs de gaz
- Salariés : les organisations syndicales composant le Collectif carburant

Autres :

- Association des Consommateurs

Le *Bureau* de l'ARACT Martinique, réuni en séance de travail le 18 août 2009, a étudié et approuvé les termes du présent rapport.

Composition du **Bureau paritaire de l'ARACT Martinique** :

Président : Alexandre RICHOL (représentant la CGPME)
Vice-Président : Alex BERTIDE (représentant la CSTM)
Trésorier : Louis MAUGEE (représentant la CGTM)
Trésorier-adjoint : Guillaume de MEILLAC (représentant la FDSEA)
Secrétaire : Hugues ROBERTSON (représentant la CDMT)
Secrétaire-adjoint : Michel JEAN-MARIE (représentant le MEDEF)

Assistés par :

Danielle LAPORT, Directrice ARACT Martinique - Déléguée Régionale ANACT
Tania LAURENT, Assistante ARACT Martinique

Invité :

Michel BRANCHI, Consultant auprès de l'ARACT Martinique

Les grands axes de ce rapport ont été présentés et examinés en séance plénière de la Commission chaîne pétrolière jeudi 20 août 2009.

Ces grands axes ont été présentés mercredi 02 septembre 2009 lors de l'OBSERVATOIRE DES PRIX ET DES REVENUS présidé par Madame **PENCHARD Marie-Luce**, *Secrétaire d'Etat chargée de l'Outre-mer*.

Ce rapport amendé lors de la séance plénière du 20 août 2009 a été présenté et examiné en séance plénière de la Commission chaîne pétrolière mercredi 09 septembre 2009.

Ce rapport a été validé par les **Acteurs de la chaîne pétrolière** vendredi 09 octobre 2009.

INTRODUCTION

Pourquoi ce rapport ?

Le rapport sur « la fixation des prix des carburants dans les départements d'outre-mer », dit rapport « Bolliet » (mars 2009), a mis en évidence les modalités de fonctionnement du secteur des carburants. Les préconisations formulées visent à répondre à la demande de baisse des prix des carburants exprimée par les populations des quatre départements d'outre-mer.

Ce rapport qui n'est pourtant pas le premier sur la question des carburants, (cf. rapport Doumain-Quignard, 2001), a une résonance particulière parce qu'il émet des hypothèses de travail très controversées qui proposent de réorganiser complètement le secteur afin d'éliminer les « surcoûts » qui engendreraient un prix élevé des carburants à la pompe.

Les hypothèses de travail du rapport « Bolliet » portent essentiellement sur deux acteurs de la chaîne pétrolière : la SARA et les stations-service. Or, ce sont justement ces deux acteurs de la chaîne pétrolière qui permettent à des Martiniquais de vivre de leur travail. Ces orientations sont beaucoup plus affirmées dans l'avis de l'Autorité de la concurrence.

Ces hypothèses menacent des emplois, d'une part avec la préconisation de l'automatisation du service à la pompe, et d'autre part avec l'éventualité de la suppression du raffinage de la SARA, l'une des rares structures industrielles de la Martinique qui offre des perspectives en termes de débouchés scientifiques sous-tendus par des emplois hautement qualifiés.

Conscient de la nécessité de maintenir cette structure industrielle ainsi que le service à la pompe dans les stations-service, le « Collectif carburant » émanant du « Collectif 5 février » a saisi Monsieur le Préfet afin d'organiser une table ronde avec les acteurs de la Chaîne pétrolière. Accord fut donné par le Préfet le 17 avril 2009.

S'appuyant sur le principe de la logique ascendante, le « Collectif carburant » a souhaité que les acteurs de la Chaîne pétrolière réfléchissent ensemble et de bonne foi aux voies et moyens permettant de sauvegarder les emplois en maintenant l'outil industriel aux Antilles et à la Guyane, ainsi que le service à la pompe dans les stations-service, et d'appliquer le principe de transparence dans la formation du prix des carburants afin de ne pas pénaliser les consommateurs.

Le « Collectif carburant » partant du constat que les acteurs de la chaîne pétrolière ont en général une implantation Antilles-Guyane, considère que le concept de chaîne pétrolière doit prendre en compte les trois régions. Aussi, même si l'analyse s'appuie souvent sur les réalités martiniquaises, elle ne se circonscrit pas à la seule Martinique.

L'ARACT Martinique a été sollicitée par Monsieur le Préfet pour présider et animer cette table ronde.

Pourquoi l'ARACT ?

Organisme paritaire de recherche-développement et d'innovation sur le travail, l'Association Régionale pour l'Amélioration des Conditions de Travail (ARACT), fait partie d'un réseau national piloté par l'Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail (ANACT), établissement public rattaché au Ministère en charge du travail. A l'instar des 24 autres ARACT, l'ARACT Martinique est gérée par les organisations syndicales de salariés et d'employeurs.

La mission de l'ARACT, prévue par le Code du travail en ses articles R 4642-23 et suivants, est d'œuvrer à l'optimisation des conditions de l'activité du travail dans toutes ses dimensions : physique, organisationnelle, sociale, territoriale.

Tous les 4 ans, des axes de travail sont définis par l'Etat et formalisés dans un Contrat de progrès signé entre l'Etat, l'ANACT et ratifié par les 25 ARACT. Les engagements pris par le réseau ANACT dans le cadre des Contrats de progrès sont évalués par l'Inspection Générale des Affaires Sociales, IGAS.

Dans le cadre du Contrat de progrès 2009 – 2012, l'axe « **Conditions de travail, performance durable des entreprises et développement économique** » est au cœur des orientations fixées par l'Etat au réseau ANACT. Le chantier avec la Chaîne pétrolière s'inscrit pleinement dans cet axe qui invite à se pencher sur la recherche de la performance durable à travers le triptyque : économie, social, environnement en tenant compte de la partie prenante externe constituée par les consommateurs. Ainsi la question des conditions de travail qui constitue la dimension sociale de la performance durable, n'a de sens que si tous les éléments du contexte sont appréhendés. Les conditions de travail s'inscrivent dans une approche itérative qui lui donne toute sa pertinence. Le chantier ouvert depuis 2002 avec la Chambre syndicale des gérants de stations-service et les organisations syndicales témoigne de la nécessité d'avoir une vision globale de la question du travail. En effet, l'ARACT Martinique accompagne les acteurs du secteur à la formalisation de la dimension sociale du travail. En décembre 2002 est intervenue la signature d'un accord sur « l'aménagement du temps de travail et de l'organisation du travail », et depuis 2008 l'ARACT Martinique accompagne ces mêmes acteurs dans l'écriture d'un avenant à la Convention collective nationale du 20 décembre 1985, étendue le 23 juillet 1990, relatif à la classification et aux salaires. La signature de cet avenant est imminente.

Quelle est la valeur ajoutée de ce rapport ?

Le rapport de l'ARACT Martinique est réalisé par et avec les acteurs du territoire. Elaboré à partir du travail mené avec les différents acteurs de la Chaîne pétrolière, il intervient après 3 rapports qui ne comportent pas les mêmes dimensions mais qui sont cependant complémentaires.

Le rapport de l'ARACT Martinique comporte trois particularités : la méthode employée, l'origine des auteurs, et les options retenues pour l'analyse de ce secteur d'activité.

La première particularité, qui porte sur la méthode employée, a consisté pour l'ARACT Martinique à auditer les acteurs, à travailler avec eux en leur soumettant les données recueillies afin d'ouvrir le débat sans tabou et avoir une analyse partagée, puis de tenter de co-construire les pistes pour l'action. C'est le principe de la concertation qui a prévalu.

La deuxième particularité concerne l'origine des auteurs des rapports. Le rapport de l'ARACT Martinique apporte l'analyse et les propositions du **partenariat social ou de la démocratie sociale** en prise directe avec la réalité de la Martinique traversée par des exigences sociales, économiques et environnementales. Le rapport dit « Bolliet » élaboré par les grands corps d'Inspection de l'Etat comporte une orientation essentiellement économique. L'avis de l'Autorité de la Concurrence, dit « avis Dahan », en visant le livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence, donne l'orientation des propositions contenues dans ce rapport qui s'inscrivent dans la libéralisation des prix. Et le rapport des parlementaires, dit « rapport Ollier », donne une approche politique de la question en considérant la dimension sociale du secteur.

La troisième particularité a trait à la manière d'analyser et de mettre en perspective le secteur. Il s'est agi d'amener les acteurs de la Chaîne pétrolière à appréhender autrement ce secteur d'activité en Martinique, en ayant une approche globale. Cette approche invite à apprécier et à développer la recherche d'une alliance entre l'économie, le social, l'environnement et l'implication sur le territoire. Dans un contexte où le développement durable est au cœur de la politique gouvernementale et au cœur de celle des collectivités territoriales, il apparaîtrait dissonant d'écarter cette dynamique plurielle au profit du tout économique.

En outre, les acteurs vivent au quotidien **la réalité de l'insularité** qui ne peut être réduite qu'à la seule approche géographique. Le mode de croissance de l'économie martiniquaise fortement imbriqué au modèle de l'économie française, du fait de son appartenance juridique à la France, crée malheureusement d'importants déséquilibres sociaux. L'économie insulaire nécessite la régulation de l'Etat.

L'insularité est une vraie problématique puisque que **l'article 227-2 du traité de Rome** de 1957 prévoyait déjà que les institutions de la Communauté devaient veiller à permettre le développement économique et social des DOM. Cet article constituait donc une première reconnaissance du statut spécifique des DOM. **Une déclaration annexée au Traité de Maastricht de 1992** est allée un peu plus loin, en reconnaissant, pour la première fois, la notion de « région ultrapériphérique ». C'est toutefois **le Traité d'Amsterdam**, entré en vigueur le 1^{er} mai 1999, qui a pour la première fois affirmé le statut de région ultrapériphérique dans le corps des traités européens, à **l'article 299 paragraphe 2** du traité instituant la Communauté européenne. **Le Traité de Lisbonne**, signé le 13 décembre 2007, confirme la spécificité des « régions ultrapériphériques ». **L'article 299 paragraphe 2 du traité de la CE** arrête des mesures spécifiques compte tenu de la situation économique et sociale structurelle des départements d'outre-mer, de Madère, des Açores et des îles Canaries, qui est aggravée par leur éloignement, l'insularité, leur faible superficie, le relief et le climat difficiles, leur dépendance économique vis-à-vis d'un petit nombre de produits, facteurs dont la permanence et la combinaison nuisent gravement à leur développement.

Ainsi, toute solution qui consisterait à s'inspirer des schémas et modèles en cours dans l'Hexagone risquerait d'aggraver ces déséquilibres sociaux. Il s'agit de rechercher le meilleur compromis dans l'intérêt du secteur d'activité et des populations de cette société insulaire.

Le présent rapport restitue les analyses et propositions faites à partir des axes de travail retenus par les acteurs de la chaîne pétrolière sur la base d'une feuille de route élaborée par l'ARACT Martinique et validée par les parties le 25 mai 2009 en Préfecture. Il se décline ainsi :

- la présentation du contexte (I) ;
- la restitution des analyses par axe de travail (II) ;
- les recommandations permettant d'inscrire durablement ce secteur d'activité dans le tissu économique, social et environnemental de la Martinique (III).

I - CONTEXTE

I.1 - PROBLEMATIQUE

La question du carburant est objet des plus vives préoccupations depuis les mouvements populaires à la Réunion, et surtout de la Guyane, puis en Guadeloupe et en Martinique. Les consommateurs de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane revendiquent :

- la baisse du prix des carburants,
- la plus grande transparence dans le mécanisme de formation des prix.

Les demandes de transparence et de baisse des prix sont légitimes. Le premier acte de la transparence commence par la mise à plat de la situation dans les trois DOM. En effet, la réalité du fonctionnement de ce secteur n'est pas tout à fait la même en Martinique, en Guadeloupe et en Guyane. La revendication relative à la baisse du coût des carburants a émané en tout premier lieu de la Guyane à cause d'un changement dans le lieu d'approvisionnement, ce qui a provoqué une hausse des prix des carburants difficilement supportables par les consommateurs guyanais¹. En outre, la fiscalité régionale a été fortement majorée au même moment. Cette situation propre à la Guyane a constitué l'élément déclencheur pour une plus grande visibilité dans le système d'administration des prix des carburants en Martinique, Guadeloupe et Guyane.

Plusieurs missions ont analysé la situation et particulièrement les mécanismes du fonctionnement de l'administration des prix, système de dérogation par rapport au principe général de liberté des prix. Ce système dérogatoire, qui limite les risques pour les différents acteurs de la Chaîne pétrolière, a permis d'organiser le secteur d'activité des carburants autrement que dans l'Hexagone.

Le rapport « Bolliet », puis l'avis de l'Autorité de la Concurrence vont rechercher les voies et moyens pour répondre à la demande des consommateurs, à savoir abaisser le prix des carburants et créer les modalités pour plus de transparence dans la formation des prix. Cependant, il ressort que certaines préconisations et hypothèses de travail interrogent, voire, menacent d'une part les emplois, et d'autre part l'une des rares unités de production industrielle de la Martinique, la raffinerie de la SARA.

Si les préconisations et hypothèses de travail avancées reposent sur des modèles connus pour les auteurs des rapports, ils ne peuvent pas pour autant revêtir le caractère de norme universelle. A titre d'illustration, les comparaisons de prix moyens avec la France doivent se faire en tenant compte du fait qu'il y a des écarts qui peuvent atteindre 20 c/l entre la grande distribution à marge 0 et des réseaux de marque. L'analyse du secteur des carburants ne doit pas occulter le contexte dans lequel il se déploie et les interdépendances qui se jouent sur le territoire.

La volonté de répondre à la baisse du prix des carburants ne peut se faire à n'importe quel prix, lorsque l'on entrevoit une volonté de remettre en cause le système d'administration

¹« Les compagnies pétrolières 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. (...) Ils ont importé du carburant auprès de la SARA (à partir de 2007)» (Rapport sur la fixation des prix des carburants dans les départements d'outre-mer, dit « rapport "Bolliet" », mars 2009, page 11).

des prix et, en filigrane, toute l'organisation humaine qui s'y est structurée. Il s'agirait davantage de rendre compréhensible la formation des prix des carburants, de mettre en place un système de transparence, d'avoir toute latitude pour réajuster et réguler le système, plutôt que de rechercher une harmonisation systématique des pratiques avec l'Hexagone qui aura des conséquences sociales désastreuses.

Dans le même temps, on constate que pour lutter contre le chômage dans l'Hexagone des initiatives, fortement relayées par la presse nationale, émergent pour développer des emplois de service à la pompe dans le cadre des dispositifs d'insertion professionnelle. Ces dispositifs explorent et expérimentent actuellement cette niche d'emplois supprimée autrefois, au profit du tout économique. La volonté de supprimer les emplois dans les stations-service en Martinique va à contre-courant de ces initiatives.

Des économies sont certainement à réaliser tout au long de la chaîne pétrolière lorsque l'on sait que les compagnies pétrolières, qui définissent le prix du brut mondial, se retrouvent à toutes les étapes de ce système de prix administrés : approvisionnement, raffinage, distribution de gros, distribution de détail. Cette recherche de gain ne doit pas se faire dans une logique gagnant-perdant, comme il est proposé dans le rapport « Bolliet » et dans l'avis de l'Autorité de la Concurrence. La notion de gain ne doit pas être recherchée uniquement dans une baisse du prix à la pompe, elle doit être appréhendée également dans une logique de développement de la Martinique. A ce stade, les questions de l'information des populations et de la transparence sont d'une importance capitale.

Deux questions méritent attention et serviront de trame au présent rapport :

- Le gain de quelques centimes d'euros à la pompe est-il suffisamment significatif pour expliquer valablement l'appauvrissement certain du tissu économique et social de la Martinique avec la suppression d'une activité industrielle (la SARA) et d'une activité de service (le service à la pompe), alors que dans le même temps les compagnies pétrolières continueront à exploiter ce segment de l'activité en gagnant davantage puisque les intermédiaires auront été éliminés ? Il importe de souligner que le maintien des emplois peut comporter un coût qu'il convient de supporter socialement.

- Le système d'administration des prix qui réduit les risques, ne conduirait-il pas l'Etat et les élus à rechercher activement et légitimement des modalités de partenariats avec les compagnies pétrolières afin de soutenir des secteurs d'activité au sein de l'économie martiniquaise et développer ainsi d'autres emplois ?

Une autre question doit être formulée car elle permettra, sans doute, de sortir des idées que l'on croit évidentes : pourquoi reporter systématiquement la pression de la baisse des prix sur les gérants de stations-service et sur les salariés ?

Se basant sur ces différents constats, les acteurs de la chaîne pétrolière ont acté les principes suivants :

- la non suppression des emplois ;
- le maintien de l'activité de raffinage et de stockage de la SARA aux Antilles-Guyane ;
- le maintien du système de prix administrés par l'Etat ;
- la maîtrise du pouvoir d'achat des consommateurs des trois régions ;
- l'implication des compagnies pétrolières dans les stratégies de développement durable de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane.

Ces principes s'inscrivent dans la droite ligne de la dynamique du développement durable. Le Grenelle de l'environnement, dont les conclusions concernent également la Martinique, cadre la relation « entreprise et contexte ». Les collectivités territoriales ont élaboré des documents structurants fondés sur les grands principes du développement durable. En conséquence, il convient de saisir l'opportunité de ce contexte pour repenser et refonder le secteur d'activité « Carburant » selon les exigences du développement durable, en alliant l'économie, le social et l'environnement de manière exemplaire, et en ne dévitalisant pas un territoire. La problématique de la maîtrise de la formation des prix des carburants ne doit pas occulter le fait que le pétrole constitue une énergie fossile dont la plupart des spécialistes s'accorde à prévoir l'augmentation inéluctable du prix, au-delà des phénomènes de variations spéculatives des prix manipulés par les multinationales. Aussi, il convient d'éduquer les consommateurs martiniquais à la non moins nécessaire maîtrise de la consommation, ce qui pose la question d'une meilleure organisation des transports publics et du développement des énergies renouvelables. Pour les catégories les plus défavorisées sociales pour lesquelles les dépenses en carburant sont incompressibles, il convient de prendre des mesures soit par la hausse des minima sociaux soit par la fiscalité.

Le développement durable invite à appréhender de manière égale et équitable l'économie, le social et l'environnement dans une approche solidaire. La personne humaine prend une place centrale dans la dynamique de développement durable. L'éthique, l'équité, la justice distributive sont des valeurs du développement durable, qui créent une rupture avec les théories classiques qui placent uniquement le capital et la compétition au centre de toutes les problématiques de la société. Joseph Stiglitz (2002), prix Nobel d'économie, met en garde en précisant que *« l'économie néo-libérale ne peut concevoir le développement durable qu'en l'altérant »*.

I.2 - AXES DE TRAVAIL

C'est dans cette optique que les acteurs de la chaîne pétrolière ont retenu les axes de travail suivants :

- Identifier les différentes activités qui composent la chaîne pétrolière, définir leur valeur ajoutée, et apprécier leur impact sur le territoire.
- Etudier la question des cuves professionnelles, notamment l'impact sur l'environnement, et l'implantation des nouvelles stations-service sans compromettre l'équilibre économique des partenaires.
- Rechercher l'optimisation du fonctionnement de l'Observatoire des prix et des revenus afin de mettre en œuvre le principe de transparence dans le mécanisme de formation des prix.
- Définir des modalités de concertation et pratiques d'échanges avec les associations de consommateurs pour assurer l'information des populations.

Ces axes de travail sont sous-tendus par les réflexions liminaires suivantes.

L'identification des activités qui composent la chaîne pétrolière doit aider à apprécier le niveau de rentabilité de chaque maillon.

La petite taille de la SARA, au regard des autres raffineries, en fait un élément de menace permanent. Elle mérite une attention toute particulière au regard de son positionnement dans la chaîne. Quelle place occupe-t-elle dans le tissu économique et social ? Quel effet d'entraînement a-t-elle sur les autres secteurs de l'économie ?

Dans le rapport « Bolliet », l'appréciation de la rentabilité des grossistes n'a porté que sur deux sociétés, alors que la Martinique en compte six. Il s'agit des quatre actionnaires de la SARA : Total, Rubis, Exxon-Mobile, Texaco-Chevron, et deux indépendants : WIPCO et CAP. Tous les grossistes ne sont pas des compagnies pétrolières : WIPCO, CAP et Rubis. Il convient d'apprécier la réalité précise de ces six sociétés et leur niveau de rentabilité.

La situation des stations-service mérite également approfondissement au regard des éléments avancés dans le rapport « Bolliet ». Quelle est leur réalité en Martinique ?

Les transporteurs d'hydrocarbure et de gaz étant absents dans les différents rapports, il apparaissait urgent de les réhabiliter, de comprendre leur positionnement dans la chaîne et d'apprécier leur activité, particulièrement, d'étudier leur demande d'instituer une marge distincte pour préserver leur activité et l'emploi des chauffeurs.

Cette analyse s'accompagne de l'évaluation de l'implication des acteurs de cette chaîne pétrolière sur le territoire.

La question des cuves professionnelles est objet de crispation. Les gérants de stations-service estiment que ces cuves constituent un manque à gagner pour les stations-service. La présence de ces cuves interpelle la dimension environnementale. Il s'agit également de sortir cette question de son opacité. Concernant les stations-service, le problème du rééquilibrage des enseignes et des conditions de développement se pose. Peut-on aller vers

un schéma d'aménagement et d'implantation pour les cuves professionnelles et les stations-service ?

L'Observatoire des prix et des revenus constitue une étape importante dans la demande de transparence formulée par les consommateurs. Comment réhabiliter cet espace pour en faire un outil pédagogique en matière de formation des prix ? Comment peut-il être un organe jouant un rôle véritable dans la régulation ?

L'information des populations est un enjeu très important de ce chantier. Il a été constaté que le cadre institué pour les échanges sur les prix et autres aspects concernant les produits pétroliers s'est transformé dans le temps : du Comité départemental des prix au Comité départemental de la consommation, à l'Observatoire des prix et des revenus, sans pour autant être performant.

Ces deux derniers axes de travail, Observatoire des prix et information des populations, se rejoignent. Ils seront regroupés dans l'analyse et les recommandations.

I.3 – LES ACTEURS DE LA CHAÎNE PETROLIERE

La chaîne pétrolière comprend :

- Les approvisionneurs de la raffinerie
- La SARA
- Les grossistes : Total, Rubis, Texaco-Chevron, Exxon-Mobil, CAP, WIPCO
- Les transporteurs de carburants et de gaz
- Les stations-service : la Chambre syndicale des gérants
- Les salariés : Représentants du Collectif Carburant.

I.4 – LE CADRE REGLEMENTAIRE ET LA STRUCTURE DES PRIX

Ce rapport se veut pédagogique et constitue la première pierre à l'exercice de transparence et de clarification sur la formation des prix des carburants instamment réclamés par les consommateurs. Nous proposons de cette partie de décrypter la structure des prix.

I.4.1 - LA FIXATION DES PRIX DES CARBURANTS AUX ANTILLES

Les prix des carburants sont réglementés dans les DOM² en dépit de la libération des prix. Cela veut dire qu'ils sont fixés par le Préfet³ de chaque département après expertise des Directions de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DCCRF), chargées de vérifier les chiffres présentés par la SARA et par les autres acteurs de la filière des carburants.

² Ordonnance du 1^{er} décembre 1986.

³ Décrets du 17 novembre 1988, modifiés pour la Guadeloupe et la Martinique par le décret n° 1241 du 23 décembre 2003.

Depuis le décret du 23 décembre 2003, les prix « sortie raffinerie » sont changés à chaque fois que la SARA réalise l'importation d'une cargaison de pétrole brut, soit 8 à 10 fois par an, compte tenu de l'importance du marché antillo-guyanais et de la capacité technique de raffinage des installations.

Les prix sont calculés au moyen d'une formule de révision des prix déterminée par le ministère des Finances et de l'Industrie dans une circulaire d'application du décret du 23 décembre 2003. Elle indexe le prix « sortie raffinerie » sur la moyenne des cours internationaux du pétrole brut et des produits pétroliers finis et semi-finis importés ainsi que sur les cours de l'euro en dollar, monnaie d'achat du pétrole brut. Cette moyenne est déterminée sur les cotations dix jours avant la date de chargement du bateau de pétrole et dix jours après la date de chargement. Et la différence de coût pondéré des matières premières, des produits finis et semi-finis entre deux moyennes successives - en plus ou en moins - est répercutée en valeur absolue dans le prix de vente de la raffinerie. Le changement de prix sortie SARA a lieu au plus tard 20 jours après la date de débarquement de la cargaison de pétrole brut (circulaire d'application du décret de 2003 non publiée).

La marge brute de raffinage⁴ de la SARA est la différence entre son chiffre d'affaires et le coût de ses approvisionnements. Elle est fixée chaque année par le Préfet après avis du Ministère des Finances et sur présentation des comptes de la SARA à la DCCRF. Il est tenu compte des investissements et de la défiscalisation, en particulier, ainsi que du taux de rentabilité (profits) demandé par les actionnaires (12 %), la moyenne sur 4 ans est de 9,1 % selon le rapport « Bolliet ».

Avant le décret de 2003, les prix « sortie raffinerie » étaient déterminés par l'Administration (DCCRF) à partir des factures d'achat et de transport (fret) de pétrole brut et de produits finis de la SARA. L'indexation des prix de la SARA sur les cours internationaux a été décidée à partir d'une mission ministérielle d'avril 2001 (mission Doumain-Quignard) dont est issu le décret de 2003, afin d'éviter la « politisation » des changements de prix de la SARA résultant des variations fréquentes des cours internationaux du pétrole brut, des produits finis pétroliers et du dollar. Du coup, depuis 2003, l'Administration n'a plus à contrôler les prix d'achat effectifs de la SARA et du coût du transport.

Dans ces conditions, il y a toujours un certain décalage de temps entre les évolutions des cours du brut et du dollar et les changements de prix à la pompe. Le temps de traitement du pétrole brut est de 40 jours. Du début et à la fin de la cargaison, le prix à la pompe est le même.

Quand les cours mondiaux grimpent fortement, comme cela a été le cas en 2007 et 2008, les prix payés par l'automobiliste martiniquais enregistrent les hausses avec un certain retard. C'est au « bénéfice » (relatif) du consommateur. Par exemple, en France en septembre 2008 les prix des produits pétroliers avaient augmenté de 19 % sur un an, alors qu'en Martinique les prix avaient accusé une hausse de 11,8 %. Le contrôle des prix a donc ralenti la répercussion des hausses mais n'a pas supprimé les effets de la forte envolée des cours internationaux du pétrole brut et autres produits pétroliers achetés par la raffinerie.

⁴ Marge sur Coûts Variables de Raffinage (MCVR) = charges d'exploitation + dotations aux amortissements et provisions + impôts + bénéfice net

A cet égard, il est intéressant de jeter un coup d'œil en arrière sur l'évolution des prix des carburants depuis janvier 2007 ([Annexe A](#)).

En janvier 2007, le baril de pétrole brut (appelé brent) valait 53 dollars et est monté régulièrement pour culminer à 148 dollars en juillet 2008, puis a amorcé une descente rapide jusqu'à moins de 40 dollars fin novembre 2008 sous l'effet de la récession (crise).

Le « Super sans plomb 95 » valait en janvier 2007 en France 1,17 €/l en moyenne (Grandes surfaces et réseaux de stations-service), contre 1,32 €/l en Martinique (écart de + 15 centimes). En France, il a culminé à 1,48 €/l en moyenne en juin 2008, soit une progression de 31 centimes par litre en 18 mois. En Martinique, il a atteint son plus haut niveau à 1,49 €/l en juillet 2008, soit une progression de 17 centimes en 19 mois.

Le « gazole » valait en janvier 2007 en France 1,01 €/l en moyenne contre 0,98 €/l en Martinique (écart de – 3 centimes). En France, il a culminé à 1,44 €/l en moyenne en juin 2008, soit une progression de 43 centimes par litre en 18 mois. En Martinique, il a atteint son plus haut niveau à 1,20 €/l en septembre 2008, soit une augmentation de 22 centimes en 21 mois.

Au 1er décembre 2008, le « Super sans plomb 95 » est à 1,32 €/l en Martinique contre 1,16 €/l en France en moyenne (écart + 16 centimes) et le « gazole » est à 1,06 €/l en Martinique contre 1,11 €/l en moyenne (écart – 5 centimes).

Les augmentations ont été plus fortes et plus rapides dans l'Hexagone pendant la flambée des prix du pétrole. Les écarts de niveaux de prix entre la Martinique et l'Hexagone sont restés sensiblement les mêmes depuis janvier 2007.

A la baisse, les choses se passent de la même façon. Depuis août-septembre 2008, sous l'influence de la crise financière mondiale, les cours du brut se sont littéralement effondrés, les prix à la pompe ont baissé en France chaque semaine car ils sont libres. Ces prix sont fixés par les compagnies pétrolières et sont différents d'un réseau de distribution à l'autre. Les prix ont baissé moins vite aux Antilles-Guyane au dernier trimestre de 2008 parce que la SARA doit réaliser des importations de pétrole brut aux nouveaux cours en baisse. Les consommateurs guyanais, guadeloupéens et martiniquais ont ressenti une sérieuse frustration en comparant les prix locaux à ceux de la France.

Cela est illustré par les évolutions des prix des produits pétroliers INSEE sur un an, soit août 2008 - août 2007, avant la chute des cours :

Martinique : + 8,1 %
Guadeloupe : + 10,2 %
Guyane : + 15,8 %
Réunion : + 9,6 %
Métropole : + 21,5 %

Les variations de prix ont connu une plus grande amplitude dans l'Hexagone que dans les DOM.

C'est en Martinique, une fois de plus, que les augmentations ont été les plus modérées.

En Guyane, les hausses ont été plus conséquentes du fait du rattrapage progressif du surcoût consécutif à la mise aux normes européennes en janvier 2007.

I.4.2 LA STRUCTURE DES PRIX DES CARBURANTS

A chaque arrêté préfectoral une structure des prix est annexée. Elle permet de calculer les prix des différents carburants réglementés. Les postes qui constituent la structure des prix sont identifiés et clarifiés ci-après.

- *Prix Normal d'Importation (PNI)* : il s'agit d'une donnée théorique qui n'a pour seule fonction que de servir d'assiette (base de calcul) à la fiscalité régionale (octroi de mer). Il s'agit du prix plancher (ou prix de reprise) divisé par 1,0612 pour « l'essence sans plomb » et par 1,0357 pour « le gazole »⁵. Le PNI est appelé à disparaître pour être remplacé par la valeur en douane. Il en résultera une hausse de recettes d'octroi de mer pour les collectivités territoriales et une augmentation, à taux d'octroi de mer inchangé, de moins de 1 centime de hausse par litre (+ 0,84 ct/l pour le super et + 0,10 ct/l pour le gazole).
- *Prix plancher* : c'est le prix de raffinage des produits intégrant le coût de la matière première, des produits finis et semi-finis importés ainsi que les coûts de production de la SARA et la marge nette (résultat opérationnel net et bénéfice). Il varie en fonction du coût des approvisionnements et de la marge de raffinage (MCVR⁶).
- *Elément C* : c'est le cabotage, qui est le prix du transport maritime entre la raffinerie et les dépôts de Guadeloupe, puisque le principe initial était la prise en compte du marché antillais et donc la péréquation de ce poste « cabotage » entre tous les consommateurs de Martinique et de Guadeloupe. Dans le décret de 2003, il était évalué à 1,021 €/hl, le rapport « Bolliet » préconise de le ramener à 0,760€/hl.
- *Prix ex-raffinerie* : c'est la somme des éléments précédents, à savoir « Prix plancher + Elément C ». Il s'agit d'un prix identique pour les deux départements initialement concernés par la réglementation, mais également appliqué à la Guyane depuis que ce département s'est tourné vers la SARA pour ses approvisionnements en 2007.
- *Passage en dépôt (ou stockage)* : ce poste rémunère le stockage des produits finis, et donc les coûts d'immobilisation, d'entretien et d'exploitation des cuves. Le montant

⁵ cf. AM 77-66 /P du 28 avril 1977- BOSP du 30 avril 1977

⁶ Marge sur Coûts Variables de Raffinage (MCVR) = charges d'exploitation + dotations aux amortissements et provisions + impôts + bénéfice net

de ce service a été fixé en 2003 à 3,582 €/hl pour « l'essence sans plomb » et à 3,353 €/hl pour « le gazole ». Le rapport « Bolliet » préconise d'unifier le prix entre les produits routiers et de le ramener à 2,220 €/hl.

- *Arrondis* : permet d'avoir un prix de détail « rond » à deux décimales d'euro, puisque les pompes sont à deux décimales d'euro la plupart du temps. Or, les calculs intermédiaires se font à 3 décimales, en particulier pour avoir plus de souplesse pour fixer les marges de chaque intervenant (grossistes, détaillants par exemple). C'est pourquoi ils sont placés au niveau SARA pour pratiquer des ajustements à plus ou moins un centime d'euro des prix à la pompe. Leur rôle est neutre en principe. La ligne « arrondis » peut susciter des incompréhensions, dans la mesure où elle génère marginalement des différences de prix « sortie SARA » entre les deux départements antillais, malgré le principe affirmé de stricte égalité. Cela pourrait être supprimé, mais il faudrait des pompes à 3 décimales dans les stations-service.
- *Prix « sortie SARA »* : il représente le prix du produit intégrant l'ensemble des coûts supportés par la SARA pour sa mise à disposition à la clientèle. Ce prix, hormis la distorsion due au phénomène précité du calcul des arrondis, est rigoureusement le même pour les trois DOM. $\text{Prix « sortie SARA »} = \text{Prix Ex-Raffinerie} + \text{Passage en dépôt} + \text{Arrondis}$.
- *Récupération et expédition des huiles usées* : à la demande des pouvoirs publics (DRIRE), la SARA avait accepté, en Martinique, de servir de collecteur des sommes dues au titre de la récupération et à l'expédition des huiles usées dans l'hexagone, pour un montant de 0,100 €/hl. Le rapport « Bolliet » préconise la suppression de cette ligne qui n'a plus lieu d'être dans la structure des prix, étant précisé qu'en tout état de cause les consommateurs devront s'acquitter d'une autre manière de cette taxe (à voir avec l'ADEME). Donc, la ligne correspondante doit être supprimée, soit une minoration du prix de facturation SARA du montant correspondant à - 0,100€/hl.
- *Accord Interprofessionnel Pétrolier (AIP)* : ce poste correspond à la répercussion des accords passés entre grossistes et gérants des stations-service en 2008 concernant les indemnités de départ à la retraite des gérants des stations-service. Il s'agit d'une mesure sociale temporaire (11 ans), déjà en vigueur en Guadeloupe et dans l'Hexagone. C'est à la demande des gérants des stations-service et des grossistes que les pouvoirs publics ont demandé à la SARA d'assurer la perception de ces sommes pour le compte des gérants et de versement intégral.
- *Prix limite de facturation* : c'est la somme de tous ces éléments. Il est appliqué aux grossistes de la place, après application des taxes fixées par la collectivité régionale.
- *Taxes régionales* : pour la Martinique, ces taxes se décomposent ainsi :

- octroi de mer : 7% sur le « super sans plomb » et 0% sur le « gazole » (fixé sur la base du PNI) ;
- octroi de mer régional : 2,5% sur le « super sans plomb » et 1,5% sur le « gazole » (fixé sur la base du PNI) ;
- taxe spéciale sur les carburants : 47,613 €/hl pour le « super sans plomb » et 22,12 €/hl pour le « gazole ».

- *Marges de distribution* : ce sont les lignes « marges de gros » et « marges de détail », toutes deux fixées par le Préfet. Elles correspondent à la rémunération de l'ensemble des prestations nécessaires à la mise à disposition des produits au consommateur final : transport, organisation, entretien du réseau de distribution, rémunération des gérants.
- *Marge de gros* : elle est calculée annuellement à partir des justificatifs du coût de distribution et des éléments comptables et extra-comptables présentés par 4 compagnies - Total Caraïbes, Rubis-Vito, Esso Antilles-Guyane et Chevron-Texaco - à la DCCRF de chaque département.
- *Marge de détail* : elle est calculée annuellement par la DCCRF à partir des éléments justificatifs du coût de distribution présenté par la Chambre syndicale des gérants de stations-service (sur la base d'une station moyenne type) et des éléments comptables d'un échantillon représentatif des stations.

II - LES PRINCIPAUX RESULTATS

Avant de livrer les résultats du travail des différentes commissions de la chaîne pétrolière sur les axes de travail retenus, il nous semble utile de procéder à une analyse des rapports « Doumain-Quignard », « Bolliet », et de l'Avis de l'Autorité de la Concurrence. Cette mise en dialectique des éléments des rapports et avis permettra de donner un autre éclairage de la situation, car le rendu des rapports est toujours approché de manière parcellaire, à cause des enjeux et objectifs assignés aux différentes missions.

II.1 – RAPPORTS ET AVIS COMMENTES

II.1.1 - RAPPORT DOUMAIN-QUIGNARD - AVRIL 2001

Les objectifs assignés à la mission Doumain-Quignard

La mission d'expertise était chargée, par lettre de mission co-signée le 14 décembre 2000 par le Ministère de l'économie des finances et de l'industrie et les Secrétariats d'Etat à l'industrie et à l'outre-mer : « de porter une appréciation sur la pertinence du mécanisme actuel de fixation des prix maxima des produits pétroliers en Martinique et en Guadeloupe, d'apprécier son application dans chacun des deux départements, de formuler d'éventuelles propositions d'amélioration ou de remplacement du mécanisme actuel de fixation des prix maxima, dans un cadre de cohérence entre les deux départements ».

Le contexte

Déjà en 2001, une crise avait posé la question des prix des carburants et le rôle de la SARA.

Deux facteurs expliquaient cette crise :

- Le décalage des prix de « sortie raffinerie » pour la Guadeloupe et la Martinique.
En 1998, en Guadeloupe, des augmentations de la taxe régionale sur les carburants, particulièrement forte sur le gazole, ont été décidées alors que les prix du pétrole brut étaient particulièrement bas permettant de masquer cette hausse de la taxation. L'apparente similitude des prix à la pompe en Guadeloupe et en Martinique a été compensée en fixant à un niveau artificiellement bas le prix de sortie de raffinerie appliqué en Guadeloupe, compensant ainsi le niveau plus élevé des taxes dans ce département.
- La flambée des cours internationaux.
En 1999, à compter de février, la tendance des marchés pétroliers s'inverse durablement, puisque la hausse du pétrole brut va durer, malgré quelques rémissions très temporaires, jusqu'en octobre 2000 (doublement des cours du pétrole brut). Les hausses de la matière première ne sont répercutées que très

partiellement en Guadeloupe, contrairement à la Martinique, et le découplage des prix de « sortie raffinerie » entre les deux départements va s'accroître.

Le résultat est que si en janvier 2001, les prix à la pompe sont assez proches dans les deux départements avec des écarts de l'ordre de « 0,015 c/l », sauf sur le carburant sans plomb où il atteint « 0,023 c/l », le prix en sortie raffinerie est très différent entre la Martinique et la Guadeloupe, avec un écart de « 0,015 ou 0,017 c/l » sur les essences et de « 0,056 c/l » sur le gazole. Le prix « sortie SARA » en Guadeloupe est très inférieur à celui pratiqué en Martinique, alors que ce prix devrait être unique. La SARA enregistre un déficit important en 2000.

L'intérêt de disposer d'une raffinerie aux Antilles françaises est souligné

Avec le recul, il paraît intéressant de noter que la mission met en évidence l'intérêt de disposer d'une raffinerie implantée aux Antilles françaises. Elle le fait en ces termes :

« En 1964, à l'instigation des pouvoirs publics ⁷ les compagnies Total, Elf, Shell, Exxon et Texaco ont proposé un projet de construction d'une raffinerie et de stockages de produits pétroliers sur un site unique. Les objectifs visés par cet équipement sont :

- d'assurer la sécurité et l'indépendance des approvisionnements des départements français des Antilles en produits pétroliers en permettant de couvrir les besoins locaux en carburants et combustibles pétroliers ;*
- de garantir une capacité de stockage ajustée à la consommation des Antilles et de la Guyane française ;*
- de créer un pôle de développement industriel et d'emplois qualifiés ».*

Les « surcoûts » SARA liés à sa taille déjà mis en évidence

La problématique des « surcoûts » liés à la taille de la SARA est déjà posée par le rapport « Doumain-Quignard » : « La capacité actuelle de traitement de la raffinerie de la SARA (0,8 Mt/an de produits traités) en fait une très petite raffinerie, surtout comparée aux autres raffineries de la zone Caraïbe avec des capacités comprises entre 6 et 28 Mt/an. La taille de la raffinerie, ses capacités de stockages limitées, soit à peu près 1 mois et demi de consommation, l'approvisionnement par petites quantités et par navires de faible tonnage, tant en produits bruts qu'en produits finis importés, constituent autant de facteurs de renchérissement de l'approvisionnement qui sont répercutés dans le prix de « sortie de raffinerie ». Par rapport aux raffineries de la zone, le surcoût de prix « sortie SARA » sur les produits finis importés du marché Caraïbe fin 2000 (Trinidad et Curaçao ou Aruba) est estimé à environ 25 cts/l (...), sachant que les qualités des produits ne sont pas comparables.

Toutes ces données sont, en principe, connues lorsque la nouvelle crise en novembre-décembre 2008 éclate.

⁷ lettre du Premier ministre du 27/05/1964

Nous mettons entre guillemets la notion de « surcoût » parce que, utilisée sans précaution, elle peut laisser croire à une insuffisante productivité ou efficience de la SARA ou à des bénéfices supérieurs à la norme. L'écart de prix de la SARA résulte essentiellement des conditions techniques de sa production, de la dimension du marché, etc. La SARA n'est pas une installation « obsolète » comme l'a écrit l'auteur de l'avis de l'Autorité de la Concurrence.

L'hypothèse de l'arrêt de l'activité raffinerie de la SARA rejetée clairement : plus d'inconvénients que d'avantages

La mission « Doumain-Quignard », comme le rapport « Bolliet », envisageait les avantages et les inconvénients d'un arrêt des activités de la SARA.

Il paraît utile, pour comparer les approches, de citer cette analyse qui n'est pas ancienne :

- la perte de toute autonomie, même relative, des deux DOM par rapport aux produits finis qu'ils consomment ;
- la nécessité d'importer la totalité des produits, ce qui suppose une logistique adaptée et fiable, et la reconversion de la raffinerie en unité de stockage seulement, avec une capacité suffisante aux Antilles françaises pour assurer la couverture de la totalité de l'obligation de stockage stratégique (73 jours). Les produits importés seraient en majorité importés de métropole, les produits disponibles sur zone n'étant pas conformes et leur transformation impliquant des surcoûts importants vu les faibles quantités concernées ;
- la perte d'un peu plus de 500 emplois directs ou indirects sur les 600 emplois actuels, du fait des faibles moyens humains nécessaires pour une activité de stockage. Il en résulterait une perte de recettes pour les collectivités publiques et l'économie des deux îles en général : les salaires du secteur pétrolier étant parmi les plus élevés de la zone ;
- la nécessité de financer, malgré tout, la transformation actuelle des stockages, essentiellement tournés vers le brut, pour accueillir des produits finis ;
- la nécessité de compléter le plus rapidement possible la mise en place des stockages de sécurité indispensables, qui font d'ailleurs déjà défaut depuis de nombreuses années ;
- un bilan coût/avantage sur le plan du prix à la pompe pas obligatoirement favorable pour la population, du fait des nombreux surcoûts engendrés par la transformation des infrastructures et les importations de produits conformes aux normes, avec des stockages intermédiaires éloignés et coûteux ;
- la perte de l'un des principaux pôles industriels des Antilles, sans compensation par de nouvelles implantations, aujourd'hui difficilement envisageables compte tenu des contraintes foncières.

La mission « Doumain-Quignard » concluait nettement : « Les inconvénients de cette solution, notamment en termes industriels et sociaux, la désorganisation durable qui en résulterait sur le plan de l'approvisionnement pétrolier, conduisent à considérer cette éventualité comme ayant plus d'inconvénients que d'avantages ».

On relèvera que le rapport « Doumain-Quignard » ne croit pas à un bilan coût/avantage « obligatoirement favorable » sur le plan des prix à la pompe venant de l'importation des carburants d'Europe, ainsi que le soutient le rapport « Bolliet ».

Les données ont-elles vraiment changé en 7 ans ?

Les propositions : l'amélioration du maintien du régime de contrôle des prix

Le rapport conclut au maintien du régime de contrôle des prix et énonce des « principes à mettre en œuvre », à savoir :

- la situation de monopole de fait de la SARA pour l'importation, la transformation et le stockage des produits pétroliers dans les Antilles françaises, justifie à elle seule le maintien d'un contrôle des prix ;
- le régime de prix contrôlé actuel définissant le prix maxima HT de sortie de la raffinerie pour les carburants, ainsi que les prix maxima de gros TTC et les prix maxima de détail TTC peut être maintenu en l'état vers d'autres produits dont la Martinique et la Guadeloupe auront besoin à l'échéance 2005.
- Le prix maxima HT à la sortie de la raffinerie SARA devra être identique pour les deux départements. Quelle que soit la destination finale des produits, qu'ils soient directement produits par la SARA ou importés par elle comme produits finis et quelle que soit la proportion de ces produits dans les produits commercialisés dans l'un ou l'autre des départements, le prix de sortie de raffinerie doit être le même. Cela implique que le coût du cabotage entre les deux îles soit réparti également entre les deux départements, le prix facturé en Guadeloupe étant le même qu'en Martinique.
- Le prix maxima TTC de gros et le prix maxima TTC de détail continuent à être fixés à raison des éléments de coûts propres à chaque département⁸, notamment sur le plan fiscal ou du stockage
- Il est nécessaire d'intégrer plus rapidement l'évolution du marché international dans les prix maxima de « sortie de raffinerie », qu'il s'agisse de l'impact des achats de pétrole brut ou de produits finis importés.
- Indexation non automatique mais indicative des prix maxima des « sortie raffinerie ». La mission a examiné la possibilité de mise en œuvre d'une formule indicative basée sur l'évolution des cours internationaux des produits et pondérée par le poids de ces achats par rapport aux autres achats ne concernant pas des produits pétroliers. Ce dispositif devrait être mis en œuvre de façon à assurer un décalage minimum entre l'évolution des prix pratiqués et l'évolution des conditions d'approvisionnement réelles.

Les collectivités territoriales de la Martinique et de la Guadeloupe ont été consultées sur le mécanisme des prix établi par le décret du 23 décembre 2003.

La question de la libéralisation des prix à la distribution et de la suppression de la SARA pour la transformer en centre de stockage a été écartée.

⁸ Souligné par nous.

II.1.2 - RAPPORT « BOLLIET » – MARS 2009

La mission « Bolliet » apporte un éclairage utile sur un certain nombre de points. Le rapport a mis à mal un certain nombre d'idées reçues. Les apports principaux sont les suivants :

- *Les contraintes de marché* engendrent dans les DOM des « surcoûts » dans la formation des prix des carburants avec ou sans raffinerie.

Il paraît utile de lister ces contraintes :

- Niveau de consommation faible : la consommation annuelle des quatre DOM représente un peu moins de huit jours de consommation (2,2 %) de l'Hexagone pour une population représentant 2,9 % de celle de l'Hexagone ;
- L'éloignement et l'insularité renforcent les contraintes d'approvisionnement en pétrole brut ou en produits raffinés nécessairement importés ;
- Les DOM sont des RUP⁹ de l'Union européenne et les normes de la directive carburants 98/70 CE modifiée s'appliquent. Celles en vigueur dans les Etats de la Caraïbe, au Venezuela et aux Etats-Unis sont moins strictes : seule la raffinerie de la SARA en Martinique est en mesure pour le moment, dans la région, d'approvisionner les Antilles et la Guyane ;
- Les DFA ne sont pas situés sur les grandes routes maritimes : la desserte en carburants est effectuée par des navires de petite taille ou moyenne, ce qui accroît les coûts de transports ;
- L'exigence de sécurité des approvisionnements conduit les compagnies à conclure des contrats d'affrètement de moyenne et longue durée : ainsi, par exemple, la baisse des taux de fret constatée depuis le troisième trimestre 2008 n'a pu être répercutée ;
- Le poids des dépenses afférentes à l'automobile dans le budget des familles est souvent plus élevé qu'en métropole. Selon l'enquête INSEE 2006, le chiffre n'est communiqué pour la Martinique que pour les familles les plus modestes¹⁰, le poids des dépenses automobiles est de 13 % en Martinique, contre 17,3 % en Guadeloupe, 11,3 % en Guyane et à la Réunion, pour 7,8 % et 9 % pour les familles les plus modestes de métropole¹¹, soit environ une fois et demi plus qu'en France ;
- Une desserte des DOM par un nombre limité de compagnies pétrolières qui exercent leur activité à différentes étapes de la filière pétrolière : monopole de fait du raffinage et du stockage de la SARA aux Antilles (détenue à 50 % par Total), six compagnies de gros en Martinique (Total détient 48 % du réseau de distribution), et la distribution de détail assurée par un réseau de 96 stations-service qui sont presque toutes, la propriété des distributeurs de gros généralement actionnaires de la SARA ou en contrats d'exclusivité avec ceux-ci.
- La technologie selon laquelle est construite la raffinerie de type « hydroskimming » (distillation sans craquage) ne lui permet pas de raffiner des pétroles trop lourds. La SARA « 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 ».

⁹ RUP : Régions Ultra-Périphériques

¹⁰ 1^{er} quintile du niveau de vie

¹¹ 1^{er} et 2^{ème} décile du niveau de vie

Seule la qualité de pétrole « Santa Barbara » du Venezuela est suffisamment légère, mais elle est rarement disponible pour l'exportation. En conséquence, « 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 ». La mission estime qu'il « n'apparaît pas possible, sauf investissements très longs et coûteux, de modifier la technologie de la raffinerie de la SARA ».

La mission « Bolliet » conclut que les marchés des DOM sont « sous contraintes ». Toutes ces données sur les contraintes structurelles de coûts pesant sur le marché des DOM sont connues, notamment avec le rapport « Doumain-Quignard » de 2001. En conséquence, elles devraient fonder une approche spécifique pour les DOM.

- *Les prix des carburants dans les DOM* sur une longue période sont proches de ceux de la France, excepté la Guyane.

Un rappel de base est fait par la mission “Bolliet” : « Si le supercarburant a souvent été un peu plus cher qu'en métropole, le prix du gazole est structurellement inférieur ». Le rapport constate : « 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 élevé pour le supercarburant mais inférieurs pour le gazole. En Guyane, les prix des carburants ont été supérieurs à ceux de la métropole ».

En Martinique, sur la période 2003-2008, en moyenne, le prix du « supercarburant sans plomb » a été supérieur de 5,7 centimes par litre par rapport à la France, alors que le « gazole » a été moins cher de 12,4 centimes par litre. Comme il se vend 54 % de gazole dans le volume des carburants routiers consommés, en moyenne sur les années 2003-2008, les prix des carburants ont donc été moins chers de – 4,1 centimes par litre qu'en France.

- *La cause de la crise réside principalement dans le fait que*, lorsque les prix du pétrole brut se sont effondrés avec une exceptionnelle ampleur au 3^{ème} trimestre 2008, les consommateurs ont eu le sentiment que les prix à la pompe ne suivaient pas assez vite et que le système de fixation des prix était opaque.

La mission analyse la crise survenue en novembre - décembre 2008 essentiellement comme ayant pour origine « l'incompréhension » de l'opinion publique de la Réunion d'abord, puis de la Guyane, la Guadeloupe et, dans une moindre mesure, la Martinique, du retard à répercuter la baisse brutale du prix du baril de pétrole brut au niveau mondial entre l'été et l'automne 2008 et l'amplification de l'écart des prix avec la métropole qui en est résultée.

Cependant le problème posé en Guyane est tout à fait distinct de celui concernant la Guadeloupe et la Martinique.

Le cas de la Guyane a été évoqué au début de ce présent rapport.

En Guadeloupe, les prix à la pompe supérieurs à ceux de la Martinique sont dus à la fiscalité régionale plus forte et aux coûts de distribution plus élevés. Les prix « sortie

SARA » sont identiques à « Californie (Martinique) » et à « Jarry (Guadeloupe) » parce qu'il a été institué, dès le départ, une péréquation du coût du fret maritime inter-îles.

Le rapport ne rappelle pas cependant, la flambée des cours internationaux du pétrole brut qui ont été multipliés par trois entre 2007 et juillet-août 2008 passant de 50 \$/baril à près de 140 \$/baril (Annexe B). C'est la cause principale, sinon unique, de la hausse des prix à la pompe aux Antilles, le cas de la Guyane étant à part.

La vraie question, selon nous, est la baisse rapide et exceptionnelle des cours du brut à partir d'août 2008 et le décalage structurel de sa répercussion en raison du rythme des arrivées de cargaisons de brut de la SARA.

Le manque de transparence et l'absence de communication pédagogique sur les décisions prises par les pouvoirs publics dus à la suppression du Comité départemental des prix et du Comité départemental de la Consommation, et un fonctionnement non optimisé de l'Observatoire des prix et de revenus ont alimenté les soupçons d'abus.

- *Le taux de rentabilité (les profits) de la SARA n'est pas « excessif »,* écrivent les Inspecteurs de la mission officielle dans leur première restitution du rapport.

Le rapport « Bolliet » constate que la rentabilité de la SARA n'est pas « excessive » : un résultat net de 1 à 2 centimes par litre et un taux de rentabilité moyen¹² de 9,1 % contre 12 % réclamés par les actionnaires de la SARA entre 2004 et 2008. Ce taux est consenti tacitement par le Ministère de l'Economie et des Finances. Soit 1,6 centimes d'euro en moyenne entre 2004 et 2008. En moyenne, le taux rentabilité pour les sociétés de raffinage en France est de 24,1 % pour la période 2004 – 2007.

En clair, la suppression pure et simple des profits de la SARA, qui serait selon le rapport « Bolliet » une « baisse à caractère administratif », ne rapporterait que 1,6 centimes d'euro par litre au consommateur de Guadeloupe, Guyane et Martinique.

- *Le coût des approvisionnements* et la formule de révision des prix « sortie raffinerie » n'ont pas appelé « d'observations majeures ».

La SARA, compte tenu de ses caractéristiques techniques, ne peut pas raffiner tous les types de pétroles bruts (bruts trop lourds, par exemple). Elle définit donc une liste de bruts qu'elle peut traiter.

S'agissant du coût des approvisionnements de la SARA en pétrole brut et en produits raffinés, le rapport note que l'organisation mise en place par cette société se traduit par une formule de prix qui garantit un prix du produit importé « très proche » de celui du marché international (moyenne de cotations basée sur un index de référence). Cependant, le rapport fait état d'une « organisation complexe » faisant

¹² C'est le résultat opérationnel net sur les capitaux engagés.

intervenir, à partir des filiales de l'actionnaire de la SARA spécialisées dans le négoce (trading), de nombreux acteurs localisés à Londres, Bruxelles, Genève ou Singapour dont l'activité est retracée dans des documents « qui ne sont pas tenus dans les DOM ». Il est certain que l'on touche là au négoce international du pétrole qui est le centre de gravité des profits générés par ce secteur.

La question du monopole dans les approvisionnements détenu par les actionnaires de la SARA fait l'objet d'une saisine de l'Autorité de la Concurrence. En effet, on ne voit pas pourquoi de nouveaux entrants sur le marché ne pourraient approvisionner la SARA et peser sur les prix du brut.

Néanmoins, si l'on peut tenter d'établir la réalité du coût des achats de pétrole brut pour Total, société de droit français, cela s'avèrera plus hasardeux pour les autres actionnaires tels que Exxon ou Chevron-Texaco.

- *La Marge brute SARA* : La mission juge que le mécanisme de fixation annuelle de la marge sur coûts variables de raffinage (MCVR) de la SARA est « difficile à piloter », « complexe et opaque » et n'incitant pas aux gains de productivité.

Mais elle a conduit à des profits (taux de rentabilité) inférieurs en moyenne sur 2004/2008 (9,1 %) à ceux du secteur du raffinage français (24 %). Elle en propose la réforme par une formule plus transparente pour le prix « sortie raffinerie » basée sur les cours des produits finis du marché de Rotterdam et incluant le « surcoût SARA ».

- *Le « surcoût » de la SARA* est lié essentiellement à sa petite taille.

De fait, expliquent les Inspecteurs, le « surcoût moyen de production » qui est d'environ 19 centimes d'euro par litre sur le « super » et de 11 centimes d'euro sur le « gazole » n'est lié ni aux approvisionnements ni à une « rentabilité excessive », mais au montant des coûts fixes rapporté à la petite taille de la raffinerie. En effet, la capacité de raffinage de la SARA est de 0,8 Mégatonne contre 10 Mégatonnes pour une raffinerie européenne de taille « standard ». Il convient de souligner qu'à l'Île de la Réunion, les produits pétroliers raffinés venant de Singapour sont plus chers.

- *Le montant des postes « surestimés ».*

Il s'agit du fret, du stockage, des huiles usagées, de la marge de gros des compagnies, dont le montant s'élève à 2,6 centimes d'euro par litre sur le « gazole » et 2,8 centimes d'euro par litre sur le « supercarburant » pour la Martinique. Pour la Guadeloupe 2,4 centimes d'euro sur le « gazole » et 2,6 centimes d'euro pour le « supercarburant ». Pour ces différents postes, le rapport « Bolliet » propose les baisses suivantes :

- Fret maritime (cabotage) : passer de 1,02 centimes par litre à 0,760 centimes par litre. Il est préconisé, par ailleurs, que la « mutualisation » des coûts de transport qui existe entre la Guadeloupe et la Martinique soit étendue à la Guyane : il en résulterait ainsi une baisse « sensible » de 3,8 centimes par litre

pour le consommateur guyanais et une hausse « réduite » de 0,17 centime par litre pour les consommateurs guadeloupéens et martiniquais.

- Collecte et réexpédition des huiles usagées : ce poste qui s'élève à 0,1 centime /hl qui avait fait l'objet d'une vive polémique en Guadeloupe, pourra être supprimé dès maintenant en Martinique et en Guyane et au 1^{er} janvier 2010 en Guadeloupe.
- Coût du passage en dépôt, c'est-à-dire le stockage : en réduisant le taux de rémunération des capitaux sur le poste stockage, taux évalué par la mission « Bolliet » à 17 %, on pourrait abaisser le taux de passage en dépôt qui est de 3,562 centimes par litre par référence aux taux pratiqués en France. Deux hypothèses portant la baisse du taux de rémunération des capitaux, donnent la situation suivante :

Hypothèse A : Baisse du taux de rémunération des capitaux de 17 % à 12 % :

- Super : coûts de passage en dépôt de 3,582 centimes par litre à 2,45 centimes par litre
- Gazole : de 3,353 centimes par litre à 2,45 centimes par litre.

Hypothèse B : Baisse du taux de rémunération des capitaux de 17 % à 8 % :

- Super : coût de passage en dépôt de 3,582 centimes par litre à 2,22 centimes par litre
- Gazole : de 3,353 centimes par litre à 2,22 centimes par litre.

Par ailleurs, la mutualisation des coûts de passage en dépôt à la Guyane permettrait une baisse significative du taux de passage en Guyane de moins 2 centimes à moins 2,2 centimes par litre moyennant une hausse peu élevée de + 0,4 centime €/litre appliquée au consommateur antillais.

Ainsi les taux de passage passeraient uniformément aux Antilles-Guyane à :

- 12 % de rentabilité des capitaux : 2,84 centimes par litre au lieu de 3,582 centimes
- 8 % de rentabilité des capitaux : 2,6 centimes par litre au lieu de 3,582 centimes.

La marge de distribution serait « surestimée » par rapport aux coûts. La marge totale de distribution étant supérieure dans les DOM à ce qu'elle est en métropole est jugée excessive sans qu'aucune analyse de coûts soit présentée. En janvier 2009, les coûts de distribution sont les suivants :

- Hexagone : 10,5 centimes par litre
- Guyane : 19,085 centimes par litre
- Guadeloupe : 18,652 centimes par litre
- Martinique : 15,02 centimes par litre
- Réunion : 20,92 centimes par litre.

On notera que c'est en Martinique que le coût de distribution est le moins élevé des DOM. La marge de distribution comprend la marge de gros et la marge de détail.

- La marge de gros serait « surévaluée » de 1,32 cts/l à 1,88 cts/l. La marge de gros est de 6,107 centimes par litre en Martinique et 6,068 en Guadeloupe. Le rapport rectifie une information erronée selon laquelle l'Administration laisserait aux compagnies de distribution le bénéfice réalisé à partir du phénomène de la dilatation (0,084 % par degré Celsius pour le gazole et 0,11 % pour le Super) et l'augmentation de volume des carburants achetés à 15° et vendus à température ambiante. La fixation administrative de la marge de gros déduit ce bonus qui est intégré au total des recettes du grossiste.

En ramenant la rentabilité des compagnies pétrolières de distribution de 25 % à 15 % et à 8 %, « l'excès de marge » serait respectivement de :

Guyane : + 1,9 centimes par litre (pour 15 %) et + 2,45 centimes par litre (pour 8 %)

Martinique : + 1,32 centimes par litre (pour 15 %) et + 1,88 centimes par litre (pour 8 %)

Guadeloupe : + 0,956 centimes par litre (pour 15 %) et + 1,461 centimes par litre (pour 8 %).

Contrairement au rapport « Bolliet », nous ne retrouvons pas les taux de rentabilité de 25 % pour les 6 grossistes, sauf pour un grossiste (*Voir partie II.2 – Restitution des axes de travail*)

- La marge de détail : les charges salariales et les rémunérations exagérées des locataires-gérants de stations-service.

Le rapport « Bolliet » relève insidieusement que le nombre d'employés par station est « élevé en raison de l'absence de libre-service et de pompes automatisées » : 1 000 employés dans chaque département antillais. Et le coût de ces emplois représente environ :

8 centimes au litre en Guadeloupe

4,4 centimes au litre en Martinique

5 centimes au litre en Guyane et à la Réunion.

Le rapport met aussi en cause le niveau de rémunération des locataires - gérants de stations-service et avance que certains pourraient avoir une rémunération annuelle brute pouvant dépasser 120 000 € hors distribution du résultat et de l'indemnité de fin de gérance, s'il y a lieu. Le rapport indique qu'avec la boutique les stations-service dégagent, malgré le poids des charges salariales, un résultat global qui varie de 5 à 10 % de la marge commerciale.

Le syndicat des gérants de stations-service de la Martinique a fait état d'une moyenne de rémunération entre 1 800 et 5 000 € mensuels et du fait que le statut des gérants de l'Hexagone est différent (gérants mandataires et non gérants libres comme dans les DOM).

Il fait ressortir qu'en Martinique 2/5 ème des stations n'ont pas de boutiques.

Cette analyse sur le coût excessif des marges de distribution nous paraît méconnaître les réalités économiques et sociales des DOM où il existe encore un service à la distribution, où le débit moyen par station est inférieur à celui de l'Hexagone parce que le réseau des stations irrigue l'ensemble du territoire.

➤ *Octroi de mer sous-évalué*

Le calcul de l'octroi de mer n'est pas conforme au code des douanes, l'assiette étant minorée sur la base du Prix Normal d'Importation ou (PNI). Il en résulte un manque à gagner pour les collectivités territoriales et un bénéfice pour les consommateurs de 10 à 15 %, selon les mois. Si le calcul devait s'effectuer sur la valeur en douane, cela entraînerait une hausse pour le consommateur de 0,10 centimes par litre pour le gazole et 0,84 centimes par litre pour le supercarburant. Sauf si les conseils régionaux ajustaient leurs taux à la baisse.

➤ *Le « surcoût » SARA est supporté uniquement par les carburants routiers par arbitrage politique.*

Le rapport expose que la SARA réalise l'essentiel de sa marge sur le supercarburant et le gazole. En effet, par rapport aux cours mondiaux, la SARA vend le carburéacteur à Air France à moins 4,5 centimes par litre, pour le fioul lourd à EDF à moins 5 centimes par litre.

Si le « surcoût » de raffinage de la SARA était mieux réparti sur tous les produits vendus, en particulier le fioul lourd vendu à EDF et le carburéacteur vendu aux compagnies aériennes, cela conduirait à la baisse suivante des prix « sortie SARA » : de - 11 centimes par litre sur le supercarburant, et de - 3 centimes par litre pour le gazole.

Pour cela il faudrait augmenter le fioul vendu à EDF de 9 centimes par litre et le carburéacteur vendu aux compagnies aériennes de 9,3 centimes par litre.

Le rapport "Bolliet" omet de préciser que la baisse des prix accordée à EDF compensée par une hausse des carburants routiers pétroliers a fait l'objet d'un arbitrage du Ministère de l'Economie pour conserver la clientèle, EDF menaçant de se fournir ailleurs. Il a été considéré que le prix du kilowatt/heure (inférieur de moitié à son prix de revient) dans les DOM nécessitait ce sacrifice. Le même scénario, dans des conditions un peu différentes, s'est produit avec les compagnies aériennes dont Air France en position dominante.

Il appartient aux pouvoirs publics de relever les prix appliqués à EDF et aux compagnies aériennes, sociétés en position d'acheteur quasi unique.

- *En dépit de la demande de libéralisation totale du système*, le principe d'administration des prix est maintenu par la mission « Bolliet » en ce qui concerne l'approvisionnement et le stockage. La libéralisation n'est envisagée qu'au stade de la distribution tout en signalant le coût social d'une telle décision et les risques de pratiques anticoncurrentielles ou de concentration.

La mission « Bolliet » reproche au système actuel, d'administration des prix, d'être « inflationniste », « anticoncurrentiel » et « déresponsabilisant » pour l'ensemble des acteurs, notamment du fait de l'existence de prix maximum sur lesquels s'alignent les opérateurs. Ce système produirait un effet d'aubaine. Qu'en est-il réellement ?

- Inflationniste ?

Il s'agit d'un reproche classique des opposants au contrôle des prix qui ignorent que les marges à chaque stade sont calculées au plus juste en fonction des coûts, et que l'alignement sur le prix maximum de détail est logique. Au stade de gros d'ailleurs, une certaine concurrence existe avec des remises aux gros consommateurs (notamment ceux possédant des cuves professionnelles). La marge n'a pas bougé depuis 2003, en dépit de plusieurs demandes de revalorisations. Une revalorisation a eu lieu en juin 2008 pour répercuter la hausse du gazole dans le poste « transport » : une manière de reprendre aux compagnies les profits réalisés.

La dernière revalorisation de la marge de gros de + 0,5 €/hl prenait en compte les évolutions suivantes :

- la récupération des composés organiques volatils (COV) ;
- les dépenses en matière de sécurité active et passive (braquages) ;
- l'incidence du passage aux 35 heures et à l'euro (2ème partie) ;
- la formation sécurité, conseiller sécurité transport et autres frais généraux, etc ;

Il ne s'agit donc pas de dépenses inflationnistes mais de la prise en compte de contraintes dues à la réglementation sociale, environnementale et de sécurité.

Pour les gérants des stations-service, la marge est fixée à 9,082 centimes depuis février 2003. La dernière revalorisation de la marge de 1 centime par litre en février 2003 prenait en compte :

- la hausse du Smic en juillet 2002 ;
- l'incidence de l'accord du 12 décembre 2002 sur l'aménagement du temps de travail suite au passage aux 35 heures sous l'égide de l'ARACT Martinique et de la Direction du Travail, ce qui a entraîné le passage de 3,75 emplois à 4 emplois (sans embauche supplémentaire) ou à 5 emplois avec embauche supplémentaire pour une station moyenne de 220 m3/an ;
- le versement transport CACEM ;
- la hausse des écarts de caisse du fait du passage à l'euro ;

- la revalorisation du pouvoir d'achat du gérant à hauteur de l'inflation (+ 2,4 % en 2002).

Ces éléments sont dus à l'incidence de l'augmentation réelle des coûts de distribution et à l'amélioration des conditions de travail des salariés.

Ils n'ont pas de caractère inflationniste mais reflètent la hausse des coûts. Toute hausse des prix n'est pas inflationniste.

- Déresponsabilisant ?

La déresponsabilisation des acteurs serait illustrée par le fait que le système n'incite pas aux gains de productivité.

En ce qui concerne la SARA, les gains de productivité sont intégrés dans le calcul de la marge de raffinage annuel par l'Administration. Le système peut sans doute être amélioré avec la proposition que la SARA présente une comptabilité analytique.

Serait-il déresponsabilisant le fait que les collectivités territoriales (Conseils régionaux) bénéficient d'augmentations de recettes fiscales garanties par l'augmentation « automatique » des prix « sortie des carburants » sur lesquels l'octroi de mer est calculé en pourcentage et n'auraient pas à augmenter de manière explicite les taux ? Notons qu'il en est de même dans l'Hexagone avec la TVA qui est fixée « ad valorem » (en pourcentage) alors que les prix sont libres¹³. Il faut rappeler que l'augmentation des prix « sortie SARA » est principalement indexée sur celle des cours internationaux qui n'ont cessé d'augmenter ces dernières années, principalement sous l'effet de la spéculation. La responsabilité des augmentations de recettes fiscales est à rechercher dans les mécanismes internationaux de fixation des cours du pétrole brut, sauf à instaurer un système de taxe flottante. Il est à noter que le système de Région monodépartementale a instauré un mécanisme où deux autorités (Préfet et Exécutif régional) prenant des décisions ayant une incidence sur les prix de détail n'ont aucune obligation de se concerter.

La proposition de consulter obligatoirement les observatoires des prix par les préfets avant décision sur les prix où siègent les présidents des collectivités territoriales serait un pas vers une meilleure coordination.

Serait-il également déresponsabilisant le mécanisme de fixation des prix qui impose au préfet d'intégrer dans le prix à la pompe l'impact d'impôts dont il ne maîtrise par les composantes ? Cela est aussi valable pour les impôts gérés par l'Etat et les Régions en France. La réponse réside dans l'instauration d'une consultation obligatoire des collectivités par le préfet dans ou hors le cadre de l'Observatoire des prix et des revenus.

¹³ Cela ne concerne pas la principale taxe, la TSC (taxe spéciale sur les carburants équivalente de la TIPP en France), fixée en valeur absolue.

La mission « Bolliet » juge non « justifié » le fait qu'en fixant les marges de distribution, le préfet arbitre la répartition de la marge de distribution et les relations commerciales (loyers, prix et redevances) entre distributeurs de gros et gérants de stations-service. C'est le contraire qui serait préjudiciable : laisser face à face les compagnies pétrolières multinationales et les gérants de stations-services sans autre recours que devant les tribunaux civils.

- Anticoncurrentiel ?

Nous l'avons vu précédemment, la mission a constaté que l'insuffisance de concurrence résulte des contraintes du marché des DOM et des structures de production et de distribution qu'il induit. D'ailleurs, il n'y a pas que dans le secteur des carburants que les économies insulaires entraînent cette problématique spécifique dont la politique des prix doit tenir compte. L'exemple des Açores, de la Nouvelle-Calédonie et de la Polynésie Française montre qu'il est nécessaire de mettre en place un système de contrôle des prix et que les niveaux des prix ne sont pas inférieurs à ceux des DOM.

- Effet d'aubaine ?

En fixant la même marge pour tous, le mode de rémunération favoriserait les opérateurs de taille importante.

Dès lors que l'on est en système d'administration des prix, il n'est pas possible réglementairement de fixer des marges différenciées par secteur ou activité. Même en régime de liberté des prix, on ne peut empêcher que les entreprises plus puissantes soient favorisées. Tout dépend du niveau de la marge fixée.

Contrairement à ce qui a été parfois soutenu, y compris par le rapport « Bolliet », hors incidence d'une fiscalité pétrolière plus faible, le mécanisme de contrôle des prix a contribué à amortir et limiter les effets de la flambée des cours internationaux dans les DOM. La réglementation des prix n'a pas pour vocation de supprimer toute hausse des prix mais de réguler l'inflation.

L'évolution des prix des produits pétroliers mesurée par l'indice INSEE des prix à la consommation a été la suivante sur dix ans, de 1998 à août 2008, avant la chute des cours du brut :

Guadeloupe : 74,4 %	Réunion : 65,4 %
Guyane : 79,6 %	France : 98,6 %
Martinique : 63,8 %	

L'évolution du niveau des prix des produits pétroliers sur dix ans a été inférieure dans les DOM où les prix sont réglementés. Et c'est en Martinique que l'évolution des prix a été la plus faible. Dans le même temps, le prix du pétrole brut qualité brent de référence est passé de 12,78 dollars par baril à 113,42 dollars, soit + 787,5 %.

II.1.3 - AVIS DE L'AUTORITE DE LA CONCURRENCE

Contexte

Le Secrétaire d'Etat à l'outre-mer a saisi le 18 février 2009 l'Autorité de la concurrence pour avis sur la situation de la concurrence dans les départements d'outre-mer et plus particulièrement dans le secteur des carburants.

L'Autorité de la concurrence a rendu le 2 juin 2009 un avis n° 09-A-21 relatif à la situation de la concurrence sur les marchés des carburants dans les départements d'outre-mer, dont le rapporteur est Thierry Dahan.

Qu'est ce que l'Autorité de la concurrence ?

Créée par la loi de modernisation de l'économie n° 2008-776 du 4 août 2008, l'Autorité de la concurrence succède au Conseil de la concurrence, qui avait été institué par l'ordonnance du 1er décembre 1986. Cette ordonnance a été codifiée en 2000 dans le livre IV du Code de commerce.

Dans un système économique fondé sur la liberté du commerce et de l'industrie, les autorités chargées d'appliquer le droit de la concurrence doivent veiller à instaurer une discipline de concurrence crédible pour les entreprises. Elle est chargée de faire respecter les règles de droit garantissant aux opérateurs la liberté de fixer leurs prix, le libre accès au marché, mais aussi l'absence d'abus de puissance économique par ceux qui la détiennent. L'Autorité de la concurrence est chargée de faire respecter cet équilibre.

Organisme administratif né en 2009 de la transformation du Conseil de la concurrence, l'Autorité de la concurrence agit au nom de l'État, sans pour autant relever de l'autorité du Gouvernement dans l'exercice de ses pouvoirs. Elle intervient soit après avoir été saisie par un plaignant, soit après s'être auto-saisie. Les décisions qu'elle rend en matière de pratiques anticoncurrentielles sont soumises au contrôle de la cour d'appel de Paris. Ses décisions en matière de concentrations relèvent du contrôle du Conseil d'Etat. En d'autres termes, elle agit comme une autorité à caractère juridictionnel.

- *L'Autorité de la concurrence porte une sévère critique sur les avis antérieurs du Conseil de la concurrence ayant autorisé la réglementation des prix de détail*

D'entrée de jeu, le rapporteur critique les avis antérieurs du Conseil de la concurrence du 16 mars 1988 et du 25 juin 2002 qui ont permis au Gouvernement d'autoriser¹⁴ les préfets des DOM de fixer les prix de gros et de détail de certains carburants : la situation de monopole n'aurait été vérifiée qu'au stade du marché de l'approvisionnement. Il soutient, sans aucune démonstration, que le Conseil de la concurrence n'avait pas procédé à l'analyse de la situation de la concurrence sur les marchés destinés à être régulés. Cet argument est à relativiser car le Conseil de la concurrence, pour formuler un avis sur le maintien de la réglementation des prix, s'est appuyé sur des analyses serrées du marché des carburants, notamment en 2002 sur le rapport « Doumain-Quignard ».

¹⁴ Décrets du 17 novembre 1988 et du 23 décembre 2003.

Les prix de détail ont été réglementés tout simplement pour maîtriser la hausse des prix dans un système dominé par les majors pétroliers.

Selon les rédacteurs de cet avis, la fixation des prix de gros n'a d'autre objectif avoué que d'assurer une certaine répartition des revenus entre les opérateurs de la chaîne verticale de distribution, sans conséquence pour le consommateur final puisque l'empilement de ces coûts intermédiaires sera, au bout du compte, toisé par la fixation d'un prix de détail maximum.

Autre argument introduit sans vérification précise : la régulation classique des prix de détail consisterait à indexer les prix sur les indices des prix de l'INSEE, alors que les prix de détail des carburants étant assez volatils, l'Administration est conduite dans la régulation tarifaire des carburants à intégrer des fluctuations des prix des produits pétroliers et du cours du dollar avec des lissages de prix périodique suivis de mouvements de rattrapage. Elle n'en aurait pas les moyens.

Rappelons que la régulation des prix ne procède généralement pas par indexation sur des indices, ce qui d'ailleurs est formellement proscrit, mais par analyse des coûts justifiés.

➤ *Une esquisse de description du marché des carburants des DOM*

Le rapporteur se livre à une description du marché des carburants des DOM. Il est distingué le segment amont avec l'importation et le raffinage puis le segment aval avec la distribution de gros et de détail.

- Le segment amont : importation et raffinage

Il est relevé que dans tous les DOM, l'approvisionnement en carburants se fait à travers des mécanismes de monopole : monopole de l'achat et de l'acheminement des produits, monopole du raffinage dans le cas de la Martinique, monopole du stockage.

S'agissant de la raffinerie de la SARA le rapport prend nettement position avant toute démonstration : elle est « obsolète », c'est-à-dire dépassée. Il l'exprime ainsi : « (...) Malgré ses modernisations successives et ses efforts de productivité, une raffinerie de petite taille, sans autre débouché qu'un marché captif également limité, est aujourd'hui un outil obsolète qui contribue au renchérissement des prix. Il est donc admis que le raffinage local, lorsqu'il existe, n'est pas un secteur potentiellement concurrentiel et la question posée est donc plutôt celle de sa pérennité (...)»¹⁵.

En clair, la SARA n'est pas « obsolète » parce qu'elle n'a pas fait d'efforts de modernisation et de gains de productivité, elle est inadaptée parce qu'elle opère dans un marché réduit. Elle n'aurait donc jamais dû être construite puisque dès l'origine, elle était « de petite taille » et « sans autre débouché qu'un marché captif également limité ».

¹⁵ Point 19 de la page 7

Notons que ce jugement serait valable pour l'ensemble des activités de la Martinique et des DOM en général. Faudrait-il alors pour autant tout fermer dans les petites économies insulaires ?

Se basant sur cette approche, la plupart des propositions émises dans cet Avis se placent dans l'optique d'une transformation de la SARA en aire de stockage à partir de l'approvisionnement provenant de produits raffinés importés d'Europe.

Le rapport admet que la mutualisation de la logistique pour l'approvisionnement en carburants raffinés est « le système le moins coûteux ». Aussi, préconise-t-il de ne pas l'intégrer dans le champ concurrentiel.

- Le segment aval : la distribution de gros et de détail

Dans le segment aval, le rapport relève la position de Total qui détient 48 % des parts de marché en stations-service en Martinique, et 46 % sur la zone Antilles-Guyane. Par ailleurs, il est souligné que si Rubis n'est pas un major comme les pétroliers intégrant l'amont, c'est-à-dire l'exploration, la recherche, la production et le raffinage, il est un acteur de taille nettement plus importante que les autres distributeurs indépendants des Antilles tels que CAP, WIPCO. Le chiffre d'affaires de Rubis est de 1,2 milliards d'euros, cette société contrôle des activités de stockage à grande échelle (2 millions m³) et est présente dans plusieurs pays.

Depuis dix ans Chevron et Esso ont rationalisé leurs réseaux en diminuant le nombre de leurs stations-service par la fermeture ou la cession à une autre enseigne des plus petites stations.

Cela conduit à des parts de marché en volume différentes des parts de marché en stations, comme indiqué dans le tableau ci-après :

Sociétés pétrolières	Parts de marché en stations Martinique (moyenne 2006-2008)	Parts de marché en volume Martinique (moyenne 2006-2008)
TOTAL	48 %	52 %
RUBIS-VITO (ex Shell)	18 %	22 %
ESSO	18 %	22 %
CHEVRON-TEXACO	10 %	14 %
WIPCO/CAP/GPC	4 %	<
Global	100 %	Moyenne annuelle/station: 3 331 m ³

S'agissant des marges globales, l'Avis de l'Autorité de la concurrence les compare à celle de l'Hexagone depuis 2001 (10 centimes par litre) et constate des écarts importants et des dérives importantes dans leur évolution, sauf en Martinique.

C'est aussi en Martinique que la marge de distribution globale (15,20 centimes par litre contre 18,65 centimes par litre en Guadeloupe par exemple) a le niveau le plus faible. Il en est de même de la variation : + 20 % en Martinique contre + 44 % en Guadeloupe, par exemple.

Les marges de gros aux Caraïbes sont restées constantes en valeur réelle sur la période, au contraire de la Réunion, constate l'avis.

En revanche, les marges de détail des DOM ont connu une évolution de 60 % sur 2001-2009, sauf en Martinique où la variation a été de 21 %.

Les résultats nets observés des grossistes sont jugés comme « loin d'être négligeables », compte tenu du fait que ce sont des activités de négoce peu risquées : demande stable, marchés relativement fermés aux nouveaux entrants, capitaux immobilisés modestes au regard des chiffres d'affaires et pas de concurrence par les prix. L'avis de l'Autorité de la concurrence note qu'il faut nuancer sérieusement cette appréciation globale du fait que les sociétés ont d'autres activités que les carburants routiers se reflétant dans les comptes analysés.

Aussi l'Autorité de la concurrence recommande-t-elle de faire une analyse tenant compte de la situation des grossistes sur les différents marchés et par département : carburéacteur, GPL, ventes hors réseau, etc.

C'est cette analyse que nous présentons dans ce présent rapport dans la partie consacrée à la distribution de gros (*voir partie II.2 – Restitution des axes de travail*).

A propos des prix de détail, l'avis rappelle que les prix fixés par les préfets sont des prix maxima et estime qu'ils ont le caractère de « prix imposés » du fait des pratiques des grossistes qui calent leur prix de gros sur le prix de détail maximum, supprimant toute incitation aux détaillants de pratiquer un prix inférieur au prix de détail maximum. Cependant, des rabais sur les prix de gros sont accordés aux stations indépendantes qui sont minoritaires : 14 sur 88 en Martinique (dont 12 sur 42 stations chez Total), soit 16 %, et 40 sur 225 aux Antilles Guyane, soit 17 %. La question est posée de savoir si ces remises obéissent à des critères objectifs et correspondent à des coûts supportés par la station indépendante.

L'avis expose que les redevances payées par les locataires- gérants sont très variables et comportent des disparités par toujours justifiées.

L'Autorité en tire la conclusion que la régulation administrative des prix touche des entreprises qui font face à des conditions économiques différentes selon la maturité de leur contrat de location-gérance, selon la présence ou non d'une boutique, selon l'emplacement, etc, et cela rend difficile la fixation des marges de gros et de détail. Et elle affirme que « ces prix et ces marges si ils permettent d'assurer le maintien en activité des stations les plus défavorisées, sont nécessairement très favorables à toutes les autres ».

De plus, il existe encore de grandes disparités entre gérants et indépendants qui ne paient pas de redevances et en reçoivent une, bien souvent sous forme de rabais sur le prix de gros. Les stations indépendantes auraient des bilans très favorables.

L'Autorité considère que les marges de détail sont relevées par les préfets suite à des menaces de fermeture des stations les plus petites, ce qui profite à tous. Cette vision des choses est caricaturale. S'il est vrai que la tendance de la profession des gérants est bien de mettre en avant la situation de ses membres en difficulté, rappelons que les revalorisations de marges s'appuient généralement sur une étude conjointe des charges d'une station moyenne et d'un échantillon de stations représentatif de la profession.

L'analyse du rapporteur sur ce point comme plusieurs autres (revenus des gérants) se fonde sur quelques exemples judicieusement choisis, pour expliciter la thèse avancée au préalable.

A l'inverse, tout en reconnaissant « qu'il ne s'agit pas d'une situation générale » et que « seule une étude exhaustive permettrait d'avoir un tableau complet des revenus globaux des détaillants », le rapporteur soutient à partir de l'étude de quelques liasses fiscales- au demeurant incomplètes- issues de deux départements (la Réunion principalement et la Guadeloupe accessoirement), que les revenus globaux des détaillants sont « confortables »(...).

A partir de ces faits isolés mis en exergue, le rapporteur conclut que « sans qu'il soit besoin d'attendre les résultats d'une étude exhaustive », la hausse de la marge de détail dans les deux départements en question n'a pas eu pour seul effet de soulager les comptes de stations en difficulté financière, mais de créer une « rente » captée par les stations les plus favorisées et dans un second temps par les pétroliers eux-mêmes. Et de ce pas, il rend le régime d'administration des prix responsable de ces situations inégales, lesquelles résultent en réalité de nombreux autres facteurs, tels que l'emplacement des stations par exemple.

L'existence de « rentes » au profit de certains distributeurs et de certains locataires-gérants dont le nombre n'est pas précisé est mise à la charge de l'actuelle régulation des prix. Or, pour l'essentiel, ce sont les relations inégales entre grossistes et détaillants traduites dans des contrats aux clauses souvent déséquilibrées voire abusives qui en sont responsables.

Pour l'Autorité, le système actuel renforcé par la pratique de prix imposés « est en fait assez inégalitaire » et « la régulation actuelle a échoué à maîtriser les marges ». Sont citées, à titre de démonstration, les augmentations des marges de détail depuis 2001 de la Guadeloupe (+ 44 %) et de la Réunion (+ 77%). **Et curieusement, pas un mot sur le fait qu'en Martinique les marges de détail sont au même niveau depuis février 2003.**

➤ *La réglementation rendue responsable de recettes fiscales minorées*

Contraint de reconnaître que le niveau moyen des prix des carburants dans les DOM n'a pas été supérieur au prix moyen métropolitain sur une longue période (2003-2008), et que « l'idée que ces départements souffrent de prix de détail anormalement élevés est une idée

fausse », le rapporteur rectifie tout de suite pour souligner que cette situation n'est obtenue qu'au prix d'une fiscalité plus basse qu'en France. Il tire la conclusion que cette « relative parité » avec les prix métropolitains conduit à faire « financer » par les collectivités locales les surcoûts sur le prix hors taxes et que ces écarts posent la question de l'efficacité de la régulation du prix hors taxes.

Or, nous avons vu que le rapport « Bolliet » a établi que le « surcoût » SARA n'est pas lié au prix des approvisionnements ni à sa rentabilité excessive, mais à ses coûts fixes générés par sa petite taille.

De plus, la collectivité régionale de Martinique fixe les taux de ses taxes (octroi de et taxe spéciale de consommation) sans contraintes.

➤ *Les propositions de réforme de la régulation des prix*

Sur la base de ces analyses qui comportent un certain nombre de biais, l'Autorité de la concurrence propose de réformer la régulation des prix pour la rendre plus efficace.

Il faut donc, dit-elle, agir à deux niveaux : la formation des prix à l'amont, c'est-à-dire dans le cas de la Martinique l'achat de pétrole brut et la sortie des cuves de stockage et d'autre part la formation des prix de l'aval entre les cuves de stockage et la pompe.

L'Autorité de la concurrence recommande donc de préparer la reconversion de la SARA en simple activité de gestion des installations de stockage¹⁶.

S'agissant des prix de gros, l'Autorité propose de ne plus réguler la marge de distribution de gros en tant que telle et de ne plus fixer en conséquence de prix de gros du carburant distribué. Seul serait fixé un prix de gros du « carburant importé ».

Elle considère également qu'il n'est pas « pertinent » de distinguer la marge de gros et la marge de détail et de la soumettre à une régulation uniforme.

Il convient d'interroger l'affirmation de l'Autorité de la concurrence selon laquelle la marge de détail serait fixée pour permettre aux entreprises les moins rentables de survivre, cette pratique dégageant une possibilité de rente pour les plus favorisées, au détriment de baisses de prix si ces dernières avaient été en situation de concurrence. Elle soutient que si cette marge était calée sur un coût moyen elle ne suffirait pas pour les faire vivre. **Or c'est précisément sur la base du coût moyen que les marges de détail ont été calculées en Martinique ces dernières années.**

➤ *Les obstacles à la concurrence*

L'Autorité analyse les obstacles à la concurrence. Elle distingue les obstacles dits « structurels » et les obstacles dits « comportementaux ». Résumons-les.

- Les obstacles structurels

Parmi les obstacles structurels, il y a le risque de position dominante. Cela pose la question de la position dite « prééminente » du groupe Total.

¹⁶ N° 160 de l'Avis de la concurrence

Total est le premier distributeur de carburants, routiers ou marines dans les trois départements des Caraïbes. Il représente 45 % environ du marché de la zone aussi bien en volume qu'en nombre de stations. Le second réseau, Rubis-Vito (ancien réseau Shell) ne représente qu'environ 22 % du marché en nombre de stations et 20 % en volume vendu. Ce concurrent, en outre, n'est pas un major du secteur pétrolier et n'est pas intégré vers l'amont comme Total. Les deux autres groupes pétroliers, Chevron-Exxon et Esso, sont certes des majors internationaux de premier plan, mais ils ont une part de marché plus faible et ils mènent une politique de rationalisation de leurs réseaux qui a progressivement ramené leur part de marché à un niveau de 12-15 % aussi bien en nombre de stations qu'en volume vendu, soit le tiers de la position de Total.

Total est devenu, avec la fusion avec Elf, l'actionnaire majoritaire de la SARA (50 % des parts). L'Autorité estime, in fine, qu'il n'est pas exclu « que Total soit en position dominante sur le marché de gros aux Antilles et en Guyane ». Il n'existe pas de risque de dominance sur des zones de chalandise aux Antilles. Il n'est donc pas envisagé de mesure autoritaire de ré-allocation de stations pour corriger, dix ans après, les conséquences de la fusion entre Total et Elf sur les marchés de détail.

- Les obstacles comportementaux

L'Autorité en dénombre quatre :

- 1- la question des pompes automatiques ;
- 2- l'arrivée de la grande distribution sur le marché des carburants ;
- 3- le niveau de l'emploi ;
- 4- la concurrence par la qualité du service ;

Il est objecté que la suppression de la réglementation des prix de détail n'entraînerait pas un accroissement de la concurrence en prix pour les raisons suivantes : accoutumance des opérateurs et des consommateurs à un prix unique, la stagnation de la demande, la densité des réseaux déjà installés et la rareté des autorisations nouvelles.

La baisse des prix ne pourrait se faire qu'en supprimant des emplois. Le rédacteur réfute l'argument selon lequel le maintien du prix unique permet de préserver l'emploi des pompistes et le lien mécanique entre la modulation des prix et la suppression des emplois.

Selon lui les pétroliers ne seraient pas décidés à basculer vers un système de pompes automatiques avec paiement par cartes parce que les cartes bancaires ont une diffusion insuffisante.

Le rapporteur, pour démontrer que la suppression de la réglementation des prix de détail n'aura pas d'effet sur l'emploi, va plus loin. Il soutient, à partir de l'analyse de données comptables, que la régulation des prix de détail ne protège pas les emplois parce que les gérants peuvent librement décider d'utiliser les marges de détail pour embaucher ou pour augmenter leurs propres revenus. Cela est vrai : la réglementation des prix ne fixe « aucune norme sur le nombre des emplois optimal par station-service ». Elle n'a pas pouvoir de le faire, comme le suggère l'Autorité de la concurrence. Cependant, pour servir, il faut des employés sinon l'attente sera trop longue et les clients iront ailleurs.

En outre, pour fixer les marges de détail, dans la station moyenne retenue, il est pris en compte un nombre moyen de pompistes en fonction des horaires hebdomadaires et des conditions de travail.

Le rédacteur, pour sa démonstration, compare les taux de charges de personnel par rapport au chiffre d'affaire ou par rapport à la marge commerciale et il constate qu'ils sont très variables pour des stations « ayant des activités comparables ». Notons que ce ne sont pas les emplois qui sont comparés aux litrages, mais les charges de personnel aux chiffres d'affaires ou à la marge commerciale. L'auteur de l'avis en tire la conclusion que le système de fixation des prix permet des comportements de « passager clandestin » avec des stations qui limitent leur masse salariale et arbitrent en faveur de leurs revenus. Sans exclure ce type de comportement, un gérant qui ne met pas en place suffisamment de salariés, s'expose à perdre du litrage et donc à ne couvrir ses frais fixes et à diminuer son bénéfice. Par ailleurs, la compression de la masse salariale est une donnée permanente de ce système économique, que les prix soient libres ou réglementés !

D'autre part, ces chiffres tiennent-ils compte de l'apport des boutiques ? Aucune statistique sur l'évolution de l'emploi dans ce secteur des stations-service n'est produite à l'appui de ce raisonnement.

Il est vrai que, comme l'écrit avec une certaine partialité l'Autorité de la concurrence, « il n'est nullement démontré que les marges de détail servent uniformément et uniquement à protéger des emplois indispensables au bon fonctionnement des stations ». Mais il est tout aussi démontré que la libération des prix en France a réduit considérablement le nombre de stations et, par voie de conséquence, le nombre d'employés de ce secteur : le nombre de stations services est passé de 24 500 en 1990 à 12 699 en 2008 selon les données de l'UFIP¹⁷.

L'Autorité de la concurrence reconnaît que la diminution de la masse salariale des pompistes n'aurait un effet de baisse que de 3 à 4 centimes d'euros par litre, et qu'il n'est pas assuré que cet écart soit suffisant pour déplacer la clientèle vers les stations avec automates.

Il n'empêche que l'on aura perdu les emplois !

L'Autorité de la concurrence propose une période transitoire de trois ans pour la mise en place de la réforme recommandée ainsi que des mesures de transparence. Il est demandé que les pouvoirs publics publient régulièrement le prix d'importation toutes taxes comprises du carburant afin que les consommateurs puissent vérifier si les évolutions de prix de détail répercutent simplement les fluctuations des cours ou s'il y a une dérive des marges. En France, des mesures similaires prises par le Ministre de l'économie n'ont pas empêché la flambée des prix en 2007 et 2008 qui a été supérieure à celle enregistrée dans les DOM.

Remarquons également que pour l'Autorité de la concurrence la fermeture de la SARA est acquise.

En définitive les propositions de l'Autorité de la concurrence s'appuient sur trois axes :

¹⁷ Union française des industries pétrolières

- Renforcer la régulation amont pour mieux encadrer les monopoles et garantir des approvisionnements au meilleur prix : pour l'essentiel il s'agit de transformer la SARA en un centre de stockage. Cela implique la perte de centaines d'emplois directs souvent qualifiés et d'emplois induits.
- Assouplir la réglementation de détail en passant d'une fixation administrative des prix à un contrôle administratif avec plafonnement en cas de dérive des marges ; c'est la voie ouverte à un monopole de distribution sans garantie de baisse de prix pour les consommateurs et à la suppression de centaines d'emplois dans les stations.
- Prévoir une période d'expérimentation de trois ans afin d'observer les évolutions réelles du marché et procéder aux ajustements nécessaires.

II.1.4 - PROPOSITIONS DE LA MISSION D'INFORMATION COMMUNE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

La mission présidée par le député Patrick Ollier dite mission « Ollier » a rendu publiques 21 propositions le 23 juillet dernier. Elles sont présentées comme définitives, alors que le rapport lui-même devrait être publié au début septembre 2009.

La mission propose notamment :

- Une « transparence totale » du régime des prix administrés et la création d'un « Comité de suivi » des prix des carburants ;
- Le maintien dans les départements d'outre-mer d'un système d'administration des prix des carburants et du gaz par le Préfet, y compris au stade de la distribution, en lui apportant de sensibles améliorations ;
- Le maintien de l'outil industriel que représente la SARA et les emplois qu'il induit et la création, en s'appuyant sur ses compétences acquises, d'un « pôle de compétitivité européen sur la recherche » ;
- Le maintien autant que possible des emplois dans les stations-service en refusant l'automatisation complète des pompes ;
- Le rééquilibrage des contrats entre pétroliers et propriétaires de stations indépendantes ainsi qu'avec les locataires- gérants et l'élimination des clauses qui se révéleraient abusives après une étude de la DGCCRF ;
- Le recensement des cuves privées et l'obligation de soumettre à autorisation administrative leur installation à partir d'une certaine capacité ;
- La mise en place d'un dispositif progressif de retour aux « prix normaux » des carburants.

Ces propositions, dans l'ensemble, tiennent mieux compte de la dimension sociale du travail dans le secteur des carburants et de la filière pétrolière. Elles recoupent, souvent, les propositions formulées dans le présent rapport.

II.2 – RESTITUTION DES AXES DE TRAVAIL

II.2.1 - IDENTIFICATION DES ACTIVITES DE LA CHAINE PETROLIERE ET APPRECIATION DE LA VALEUR AJOUTEE

Activités	Acteurs	Impacts
Approvisionnement	Total, Exxon, Chevron Texaco	Facture pétrolière : 783 M€
Négoce Raffinage Gestion de pipe-line Stockage Cabotage avec la Guadeloupe Embouteillage de gaz (Guyane)	Société Anonyme de Raffinage des Antilles - SARA (Actionnariat : Total, Rubis, Exxon Mobil, Texaco Chevron)	259 emplois directs 246 emplois indirects 20 M€ de salaires et charges versés 12,2 M€ d'achat en Martinique 9,26 M€ d'impôts locaux en 2008 330 fournisseurs en Martinique
Grossistes : Distribution de carburants, gaz butane, hydrocarbures non réglementés, gaz domestique Vente de lubrifiants	Total Caraïbes Rubis-Vito Esso Antilles-Guyane Chevron Texaco	Une centaine d'emplois directs (hors Rubis-Vito) Valeur ajoutée globale : 100M€ (Guadeloupe & Martinique)
Transport d'hydrocarbures	Esso Logistique et Transport, Texaco, Transporteurs indépendants (5),	40 chauffeurs (selon la SARA) 4,8 M€ de Chiffre d'affaires
Equipement, entretien et exploitation, location de stations-service Equipement entretien exploitation de cuves professionnelles	Total, Vito, Exxon, Chevron Texaco, Wipco & Cap	
Détaillants (stations-service)	Gérants de stations-service	1 000 emplois (2040 dans les DFA) 74 stations en location gérance 14 stations indépendantes Valeur ajoutée lot pétrolier : 26M€

➤ *La SARA*

La SARA est une société anonyme au capital social de 110 M€, détenue actuellement à 50 % par Total, à 24 % par Rubis (ex Shell), à 14,5 % par Exxon-Mobil (Esso Inter America) et à 11,5 % par Texaco-Chevron (Texaco Overseas Holding Inc). La société Total assure l'assistance technique de la SARA, contre rémunération (1,14 M€ pour l'année 2008).

Sur le plan technique, il s'agit d'une raffinerie simple de type « hydroskimming », à savoir distillation atmosphérique, reformage catalytique et hydrodésulfuration de distillats moyens.

Ses capacités de stockage sont réparties :

- en Martinique : 166 000 m3 en pétrole brut et 115 000 m3 en produits finis ;
- en Guadeloupe : 102 000 m3 en produits finis ;
- en Guyane : 60 000 m3 en produits finis.

La SARA gère aussi des pipe-lines en Guadeloupe (carburacteur) et en Martinique (pétrole brut, carburacteur, butane et fioul lourd).

En dehors de ses activités de négoce, de raffinage et de stockage en dépôt, la SARA assure également des opérations de cabotage entre la Guadeloupe et la Martinique, gère les stocks stratégiques aux Antilles, les huiles usagées et la collecte pour les primes de fin de gérance de stations-service(Martinique). La société est par ailleurs « embouteilleur » de gaz en Guyane.

En 2007, la SARA comptait 259 emplois sur les trois DOM, et générait une activité extérieure permettant à 246 personnes de travailler. La répartition des emplois directs et indirects liés à l'activité de la SARA en « équivalents temps pleins » pour 2007 est la suivante :

2007	Emplois directs raffinage	Emplois directs stockage	Emplois indirects
Martinique	200	24	330
Guadeloupe	0	22	
Guyane	0	24	
Ensemble	200	70	330

Source : Rapport « Bolliet »

Les embauches ont été les suivantes au cours des années 2004 à 2008 :

Années	Nombre d'embauches
2004	4
2005	9
2006	13
2007	12
2008	12

Ce sont 50 personnes qualifiées qui ont été embauchées au cours des quatre dernières années : CAP, Bac, DEUG, BTS, DUET, Licence, Master 3^{ème} cycle, Ingénieur, DE infirmier.

- Les résultats (rentabilité)

La rentabilité de la SARA est la suivante pour les années 2004 à 2008 :

	2004	2005	2006	2007	2008 (provisoire)
Ventes en m3	959 324	1 006 377	1 001 087	1 142 087	1 098 545
Résultat net (en €)	17 258 198	5 194 563	14 404 317	50 829 959	- 1 231 740
Résultat net au litre (en c€/litre)	1,7	0,5	1,4	4,4	- 0,1

Source : Rapport « Bolliet »

La rentabilité moyenne¹⁸ est de 9,1 % des capitaux investis sur cette période 2004-2008, soit 17,3 M€ en moyenne et 1,6 c€/litre. Le taux élevé de l'année 2007 s'explique par une compensation de la faible rentabilité des exercices précédents de la phase transitoire essence (2005 et 2006). La marge a été rendue aux consommateurs en 2008.

Sur la période 2001-2007 la SARA a distribué en moyenne 16 M€ aux actionnaires et la rentabilité des capitaux investis a été de 7 %. Le taux de rentabilité se situe à 15-16 % en Europe. Les actionnaires de la SARA revendiquent un taux de rentabilité de 12 %. A titre d'illustration, lorsque l'Etat contracte avec des opérateurs privés dans le cadre de partenariats publics / privés, il définit un taux de rentabilité du projet pour les actionnaires des opérateurs (exemple des projets immobiliers Ministère de la justice : taux de rentabilité attendus de 9 à 15 %).

Il importe de noter que le taux de rentabilité pour EDF dans les DOM défini par arrêté est de 11 % avant impôts pour les nouveaux investissements et 7,25 % pour les investissements anciens.

Les coûts fixes, qui représentent 8,5 c€/l, pèsent cinq fois plus que la rentabilité de la SARA dans le prix au litre. A titre d'illustration, si le taux de rentabilité était ramené à 5 %, le gain au litre représenterait environ 0,7 centimes d'euros au litre. Le taux de rentabilité de la SARA n'est pas « excessif », a jugé le rapport « Bolliet ».

- Les investissements

Pour la période 2001-2007, les investissements réalisés sont de 154 M€, soit 17 M€ d'investissements annuels en moyenne (projet raffinage des essences principalement et mise aux normes européennes), réalisés intégralement par autofinancement. La SARA n'est pas passée par l'emprunt qui aurait coûté plus cher aux consommateurs. La SARA a bénéficié sur cette période d'un crédit d'impôt de 18 M€ au titre des dispositifs de défiscalisation.

- Impôts payés

¹⁸ La rentabilité moyenne est le résultat opérationnel net sur la somme de la valeur nette comptable des immobilisations et du besoin en fonds de roulement déduction faite des provisions pour risques et charges

La SARA n'est pas exemptée de payer des impôts et taxes : taxe professionnelle, taxe d'apprentissage, octroi de mer, etc). Elle paie à nouveau l'impôt sur les sociétés en 2007.

Impôts versés par la SARA de 2001 à 2007 (en K€)

Année	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Impôt sur les sociétés	0	0	2 559	6 596	0	0	9 783
Autres impôts et taxes	8 968	9 394	9 842	10 085	10 809	19 655	12 545
Total	8 968	9 394	12 401	16 681	10 809	10 655	22 328

Source : Rapport « Bolliet » et liasses fiscales

Concernant les impôts locaux, taxes et redevances payés en 2008, ils s'élèvent à : 9,260 millions d'euros. Ils se décomposent de la manière suivante :

Taxes professionnelles	3, 53 M€
Taxes foncières	2,44 M€
Droits de port	1,3 M€
Redevances domaines publics et PAG	0,49 M€
Organic	1,5 M€
Total	9,260M€

Principaux éléments d'exploitation

Postes /Années	Réel 2006	Réel 2007	2008 (provisoire)
Chiffre d'affaires pétrolier	716 938	769 654 (+ 7,4 %)	694 811(-9,7 %)
Coût d'achat des bruts et produits pétroliers	622 856	592 086 (- 4,9 %)	782 837 (+ 32,2 %)
Frais de personnel	19 882	21 778 (+ 9,5 %)	21 747 (- 0,14 %)
Entretien	20 707	13 608	11 236

La SARA distribue environ 20 millions de salaires et charges dans les trois DOM.

La « facture pétrolière » Antilles- Guyane s'élève à 783 millions d'euros en 2008.

- Les achats de la SARA (hors produits pétroliers)

Ces achats s'élèvent à 47 millions d'euros en 2008. 50 %, 23 millions d'euros, proviennent de prestataires locaux et de fournisseurs ayant une forte implantation locale et 75 % de ces achats (environ 18 millions d'euros) sont des biens et services de fournisseurs locaux des Départements Français d'Amérique (DFA). Cette activité de la SARA génère 330 emplois indirects.

Les achats effectués auprès des fournisseurs locaux des DFA se décomposent ainsi :

- Martinique 12,2 millions d'euros répartis en 330 fournisseurs
- Guadeloupe 3,5 millions d'euros répartis en 130 fournisseurs
- Guyane 1,6 millions d'euros répartis sur 100 fournisseurs.

Les principales prestations industrielles et de services généraux s'élèvent à 11,4 M€. Elles concernent :

- Les activités de Transit
- Les activités de gardiennage
- L'intérim
- L'entretien des locaux et espaces verts
- La logistique diverse (hôtel, location de véhicules, voyages)
- Le Nettoyage industriel
- L'eau
- L'électricité
- Les travaux divers (bâtiment 2nd œuvre, voiries, route, peinture)
- La mécanique
- Les produits chimiques
- Le port autonome de Guadeloupe.

Les fournisseurs de la SARA qui ont une implantation forte en Martinique représentent 5,4 M€ :

- Mécanique et tuyauterie : 3,5 M€
- Electricité et instrumentation : 1,5 M€
- Gestion documentaire : 400 k€

Les Emplois induits :

- Principaux contrats de service : 145 emplois directs
- Chauffeurs et transporteurs indépendants DFA : 125 emplois dont 40 chauffeurs en Martinique et 18 transporteurs indépendants et distributeurs en Martinique
- Bateaux et cabotage : 60 emplois
- Sous - traitance

En 2005, la SARA a sous-traité 25 millions d'euros d'activités principales, correspondant à 375 000 heures pour un panel de 78 entreprises en Martinique, 26 en Guadeloupe et 31 en Guyane, dont 150 000 h sous contrats et Conventions, 110 000 h hors contrats, 15 000 h pour l'arrêt régénération et 100 000 h pour les investissements.

Cela représente 90 contrats ou conventions au total pour la raffinerie et les dépôts : Petro marine (Appontement/navire), AGINTIS (Chaudronnerie)/Mécanique), CLEMESY (Electricité, Instrumentation), E-Compagnie (nettoyage unités), ONET (Espaces verts)-Nettoyage bâtiments), AP (Gardiennage), TECHNIP (Assistance), MDS (Gardiennage) JARRY, CYNO-G (Gardiennage DDC/LVT), AGIRR (Gardiennage Kourou).

La SARA revendiquait en outre 800 fournisseurs actifs pour 2005.

Concernant l'année 2007 les sommes consacrées aux contractants sont les suivantes :

- Principaux contractants hors Martinique (5 premiers) pour des travaux concernant la chaudronnerie, la tuyauterie, l'électricité, les grands projets ... : 23,5 M €
- Principaux contractants régionaux pour des travaux concernant les grands projets, l'électricité, le nettoyage, le gardiennage : 7,5 M€.

On note que le montant des prestations fournies par les principaux sous-traitants extérieurs s'élève à 23,5 M€ contre 7,5 M€ pour les principaux fournisseurs régionaux. Un transfert de compétences devrait être organisé par la SARA.

Il est souhaitable d'obtenir des éléments similaires pour les années récentes. Ce type de descriptif de l'activité permet d'apprécier l'effet d'entraînement de la SARA dans l'économie. Ces éléments, ne sont malheureusement pas disponibles pour l'ensemble des acteurs de la chaîne pétrolière afin de mesurer concrètement l'apport de cette filière au tissu économique et à l'emploi en Martinique.

➤ *Les grossistes*

Cette activité de la distribution de gros est assurée par six entreprises.

Les quatre majors :

- Total Caraïbes : 48 %
- Rubis-Vito (ex-Shell) : 22 %
- Esso Antilles-Guyane : 17 %
- Chevron-Texaco : 11 %

Les deux opérateurs « indépendants » : Cap et Wipco : 2%.

Leur activité consiste dans la distribution des carburants et de gaz butane dans les réseaux de stations-service et hors réseaux (gros utilisateurs, fioul lourd EDF), d'autres hydrocarbures non réglementés (carburacteur, bitume), de gaz domestique (GPL), dans l'équipement, l'entretien et l'exploitation de stations-service et de tous postes de distribution (ex : cuves professionnelles), la gérance et la location de ces installations, la vente de lubrifiants. Ils approvisionnent depuis la SARA les réseaux de stations- service.

- Composition de la marge de gros

La marge de gros inclut dans les charges :

- le transport
- les investissements (dotations aux amortissements) dans le réseau
- l'entretien et la maintenance des stations-service
- les loyers payés (stations organiques)
- les frais généraux
- les impôts et taxes
- la rémunération du capital investi.

En recettes, elle inclut :

- la marge réglementée de gros
- mais aussi l'effet dilatation des carburants facturés à la température réglementaire de 15 degrés Celsius et revendus à température ambiante. En effet les quantités vendues sont supérieures aux quantités achetées (+ 0,084 % par degré pour le gazole et + 0,11 % pour le supercarburant). Ce bonus est déduit par l'Administration de la marge de gros
- de même interviennent en recettes les loyers perçus des stations (lot pétrolier et boutiques).

La marge de gros rémunère également les capitaux investis. L'objectif de rentabilité demandé est de 15 %. Le rapport « Bolliet » estime que la rentabilité effective est de 25 % aux Antilles, ce qui est vivement contesté par les intéressés.

La « sur marge » serait donc de 1,32 €/hl (si on ramène le taux de rentabilité à 15 %) à 1,88 €/hl (si on ramène le taux de rentabilité à 8 %). En annexe C le compte global des grossistes est reconstitué par nos soins à partir du rapport « Bolliet ».

Nos calculs effectués sur la seule activité réseau portent sur des taux inférieurs (voir infra).

Les locataires-gérants de stations-service paient à leur compagnie un loyer composé généralement d'une partie fixe et d'une part variable liée au volume distribué. En moyenne cette redevance représentait 1,59 €/hl en 2008 pour Martinique pour le lot pétrolier. Une redevance en pourcentage du chiffre d'affaires des boutiques est perçue, entre 5 % et 8 %.

Certaines compagnies, à l'inverse, paient à des propriétaires des stations une redevance en contre-partie de leur appartenance au réseau à leurs couleurs (0,30 €/hl en 2008).

- Indemnité de fin de gérance

Dans le cadre de l'accord interprofessionnel du pétrole (AIP) signé le 2 avril 2008 avec la Chambre syndicale des gérants de Martinique et les amicales de gérants de stations- service pour une durée de onze ans, il est versé aux gérants de stations à la fin de leur contrat de location-gérance une sorte d'indemnité de départ ou « indemnité de fin de gérance ». Un prélèvement de 0,685 €/hl est effectué par la SARA sur le supercarburant, le gazole, le FOD, le pétrole lampant. La SARA reverse cette somme à une association gérée par la Chambre syndicale des gérants. Ces AIP existent en France et en Guadeloupe et sont conçues pour faciliter le renouvellement des gérances.

- Autres éléments économiques et sociaux

Le tableau ci-après présente la **répartition du nombre de stations-service et les parts de marché des compagnies**

Situation fin 2008	Officielles	Indépendants	Ensemble	Part de marché
TOTAL	30	12	42	48%
VITO (ex Shell)	18	1	19	22%
ESSO	15	0	15	17%
CHEVRON-Texaco	10	0	10	11%
WIPCO/CAP/GPC	1	1	2	2%
Global	74	14	88	100%

Nous constatons que les sociétés indépendantes, CAP et WIPCO, peinent à s'implanter dans le milieu des stations-service.

A titre d'information, nous reprenons ci-après un tableau d'évolution du réseau de stations-service depuis 1991 émanant de Total Caraïbes.

Evolution du réseau de stations-service en Martinique et en Guyane appartenant à Total Caraïbes (réseau officiel et postes organiques)

Année	stations officielles Martinique	stations officielles Guyane	stations organiques Martinique	stations organiques Guyane	Cumul stations
1991	0	3	5	0	8
1994	2	4	11	0	17
1995	8	5	10	0	23
1996	11	5	8	1	25
1997	13	6	8	2	29
1998	13	6	8	2	29
1999	15	7	8	2	32
2000	15	8	8	1	32
2001	32	8	14	1	55
2002	32	8	13	1	54
2003	31	8	12	1	52
2004	31	8	9	1	49
2005	31	8	9	1	49
2006	31	6	11	5	53
2007	30	5	12	6	53

On s'aperçoit que Total est passé en Martinique, après la fusion avec Elf en 2000, de 15 à 32 stations officielles et de 8 à 14 stations organiques.

Aujourd'hui le réseau Total est constitué de 42 stations en Martinique dont 12 stations organiques (n'appartenant pas à Total).

Nous livrons dans le tableau qui suit, l'évolution des marges de gros, qui rappelons-le, sont réglementées.

Évolution des marges de gros réglementées

En €/hl ou ct/litre	Guadeloupe	Martinique	Guyane	Réunion*
2001	5,03	5,18	8,1	5,1
2002	5,79	5,35	8,1	5,2
2003	5,79	5,85	8,1	8,1
2005	5,79	5,85	9,1	8,3
2007	5,79	5,85	9,1	9,6
2009	6,07	6,12	9,1	10,1
Variation 2009/2001	+ 21 %	+ 18 %	+ 12 %	+ 98 %

*Réunion : marge de gros implicite dans la formule d'évolution du prix maximum (moyenne pondérée gazole 65% - super 35%)

La marge de gros en Martinique est restée quasiment stable de 2003 à juin 2008 où elle a été augmentée à cette date de 0,27 €/hl pour tenir compte de l'évolution du coût du poste transport en raison de la hausse des prix des carburants (gazole).

Avec la Guadeloupe, elle reste la plus faible des DOM.

Il en est de même pour la marge de détail (destinée aux gérants de stations-service), qui est stable en Martinique depuis 2003 et en niveau est la plus faible des DOM.

En totalisant la marge de gros et la marge de détail, on obtient la marge totale de distribution. Nous restituons les montants pour 2001 et 2009, en faisant la comparaison entre les DOM. La comparaison avec la France, est donnée à titre indicatif puisque le fonctionnement n'est pas le même ; la marge étant de 10 centimes d'euros par litre.

Marges totales de distribution (France : 10 cts/l)

En €/hl ou ct/litre	Guadeloupe	Martinique	Guyane	Réunion
Marge totale de distribution 2001	12,95	12,65	14,3	11,8
Marge totale de distribution 2009	18,65	15,20	19,1	20,9
Augmentation	+ 44 %	+ 20 %	+ 33,5 %	+ 77 %

L'évolution de la marge globale de distribution en Martinique depuis 2001 est la plus faible des DOM et est restée quasiment stable depuis 2003.

La comparaison avec le niveau de marge pratiqué en France, s'il peut être utile pour avoir des ordres de grandeur, n'est pas pertinent compte tenu du fait que les stations-services en Martinique embauchent de nombreux salariés pour exercer le service au client. La marge de 10,5 centimes au litre en France inclut la grande distribution (GMS) pour laquelle le prix des carburants est un prix d'appel (marges zéro).

Nous déplorons que l'ensemble des distributeurs de gros n'aient pas fourni les données sociales en termes d'emplois directs et indirects générés par leur activité. Nous restituons quelques données, mais qui ne traduisent pas l'exhaustivité de la situation sociale.

Emplois générés par la distribution de gros

Compagnies	Emplois directs	Emplois réseaux	Emplois indirects générés
Total Caraïbes	46	550 en Martinique et 150 en Guyane	nc
Rubis-Vito(ex-Shell)	nc	nc	160 à 180 emplois indirects hors stations
Esso Antilles -Guyane	19 (Martinique et Guadeloupe)	375 en Martinique et Guadeloupe	nc
Chevron-Texaco	17	nc	nc

nc : non communiqué

- Analyse du coût de distribution

Les données du coût de distribution carburant routier (réseau) des quatre principales compagnies grossistes ont été regroupées pour les années 2006, 2007 et 2008.

- Total Caraïbes recouvre la Martinique ;
- Rubis-Vito (ex-Shell) a fourni des données concernant uniquement la Martinique ;
- Esso Antilles-Guyane a communiqué des éléments qui concernent la Guadeloupe et la Martinique
- Chevron-Texaco couvre la Martinique.

Synthèse de l'analyse des coûts de distribution

(Total Caraïbes, Rubis-Vito, Esso A-G, Chevron-Exaco)

POSTES	2006		2007		2008	
	Unités (m3 ou K€)	€/HL	Unités (m3 ou K€)	€/HL	Unités (m3 ou K€)	€/HL
Vente en réseau en m3	343 042		343 814		335 169	
Marge de gros +	21 253	6,43	21 331	6,20	21 517	6,42
Gain de température	5 895	1,78	5 896	1,71	5 889	1,76
Total marge	27 148	7,91	27 227	7,91	27 406	8,18
Total Amortissements et Provisions	4 618	1,34	5 218	1,52	4 854	1,45
Total coûts de distribution	18 294	5,32	20 926	6,09	18 045	5,38
Résultats avant impôt	4 450	1,30	6 301	1,83	9 361	2,79
Capitaux investis (Immobilisations au bilan)	92 729		92 226		96 099	
Taux par rapport à la marge totale		16,39 %		18,16 %		33,7 %
Rémunération des capitaux investis à 15 % hors impôt	21 203	6,18	21 088	6,13		6,56
Différentiel marge souhaitée et marge réelle	16 753	4,88	14 787	4,30		3,80
Rentabilité globale pondérée des sociétés (liasses fiscales)		14,8 %		17,9 %		27,3 %

Rémunération avant impôt= Capitaux investis X 15 %/ (1- 34,40 %)

En 2008, la valeur ajoutée du réseau à l'économie des DOM, et singulièrement en Martinique, est constituée par les dépenses suivantes :

- Transport : 4,8 millions d'euros
- Entretien, maintenance : 3,5 millions d'euros
- Autres frais directs : 2,6 millions d'euros
- Frais généraux : 3,6 millions d'euros
- Salaires et charges : 2,9 millions d'euros
- Les amortissements (investissements) : 4,5 millions d'euros

En revanche, les loyers et redevances prélevés sur les stations-service s'élèvent à 5,3 millions d'euros, et la marge globale (chiffre d'affaires réel) prélevée est de 21,5 millions d'euros et de 27,4 millions d'euros avec le gain de température.

Le bénéfice global du réseau avant impôt est de 9,4 millions d'euros. En euro par hectolitre, le résultat avant impôt moyen est de 2,79 €/hl en 2008.

Par ailleurs, si on considère le bénéfice avant impôt 2008 des compagnies prises individuellement, il existe des écarts importants entre elles :

- Compagnie A : 3,13 €/hl
- Compagnie B : 1,41 €/hl
- Compagnie C : 2,02 €/hl
- Compagnie D : 0,72 €/hl

Une réfaction de la marge de 1,32 €/hl à 1,88 €/hl, comme le suggère le rapport « Bolliet » conduirait au moins trois d'entre elles soit à un déficit (compagnie D) soit à bénéfice voisin de zéro (compagnies B et C).

L'explication de la dispersion de ces résultats tient à plusieurs facteurs :

- Nombre de stations- service permettant d'atteindre la « taille critique »
- Situation respective sur les différents marchés : distribution des produits par le réseau et hors du réseau (gros utilisateurs), aviation (carburacteur), distribution du GPL, lubrifiants, stockage du bitume, boutiques
Certains distributeurs sont absents du marché des carburateurs, d'autres sont très forts sur le GPL (gaz de pétrole liquéfié) ou sur les ventes hors réseau (gros consommateurs, FOD, marine, etc)
- L'âge du réseau, ce qui implique plus ou moins d'investissements
- Le rôle des boutiques et produits de diversification
- La politique commerciale mise en œuvre et les moyens alloués.

Les « indépendants », eux, déjà dans une situation très difficile risqueraient d'être éliminés, diminuant ainsi les possibilités de concurrence potentielle.

Sur les années 2006, 2007 et 2008, le taux moyen de rentabilité sur réseau est de 6,91 % et le résultat moyen avant impôt de 1,97 €/hl.

Le calcul de la rentabilité globale toutes activités confondues (résultat opérationnel net sur capitaux mis en oeuvre) à partir des liasses fiscales des compagnies sur leur activité globale en 2008, incluant donc la vente de carburants non réglementés tel que le carburacteur ou les huiles, donne les résultats ci-après :

- Compagnie A : 22,7 %
- Compagnie B : 19,8 %
- Compagnie C : 140 %
- Compagnie D : 12,8 %

Le résultat exceptionnel de la compagnie C en 2008 (+ 140 %) augmente principalement à cause des gains financiers, à l'augmentation de ses ventes de carburéacteur et des activités autres que la distribution de carburants routiers à travers le réseau.

Voici les résultats globaux des trois dernières années pour l'ensemble des sociétés :

Années	2006	2007	2008
Rentabilité	14,8%	17,9%	27,3%

On se rend compte du caractère exceptionnel de l'année 2008 dû aux gains financiers d'une des sociétés.

La différence avec les chiffres de rentabilité du rapport "Bolliet" (25 % en 2006 et 2007) s'explique par le fait que le taux de rentabilité n'a été calculé qu'à partir des liasses fiscales de deux compagnies et seulement sur les exercices 2006 et 2007.

Les données (frais) ont ensuite été proratisées à partir des volumes de carburants réglementés

- Valeur ajoutée globale (toutes activités confondues)

Evolution de la valeur ajoutée globale et des résultats globaux des compagnies pétrolières Antilles-Guyane entre 2007 et 2008

Compagnies Indicateurs en M€	Exercice 2007			Exercice 2008			Variation 2008/2007	
	Résultat av Impôt	Valeur ajoutée	% Résul/ VA	Résultat av Impôt	Valeur ajoutée	% Résul/ VA	Résultat %	Valeur ajoutée %
Total global	27,1 M€	99 M€	27,3 %	31,7 M€	102 M€	32,3 %	16,9 %	+ 3 %

Il apparaît que la valeur ajoutée globale des compagnies à l'économie est **de l'ordre 100 millions d'euros** environ en 2008, regroupant la Guadeloupe et la Martinique pour Esso, Rubis et Chevron- Texaco et Martinique- Guyane pour Total Caraïbes, dont 71,2 % de cette valeur ajoutée sont réalisés par deux compagnies sur quatre.

Le résultat global avant impôt prélevé est l'ordre de **27 à 32 millions d'euros**, soit 27,3 % à 32,3 % de la valeur ajoutée. A comparer avec le résultat global sur les réseaux de **9,4 millions d'euros** qui représenterait 29,7 % du bénéfice global des compagnies en 2008.

En conclusion, il se vérifie que les gains de certaines compagnies se réalisent au détriment des autres dans un marché globalement stagnant.

Ces écarts de situation entre compagnies n'ont d'ailleurs pas échappé à l'Autorité de la Concurrence qui écrit dans son avis n° 09- A- 21 du 24 juin 2009 relatif à la situation de la concurrence sur les marchés des carburants dans les départements d'outre-mer : « Si l'on considère que ces activités de négoce sont peu risquées puisque la demande est stable, que les marchés sont relativement fermés aux nouveaux entrants, que les capitaux immobilisés sont modestes au regard des chiffres d'affaires et qu'il n'y a pas de concurrence en prix, les résultats nets observés sont loin d'être négligeables. Il faut toutefois nuancer cette analyse globale dans la mesure où les filiales locales des groupes pétroliers ont de multiples activités, même si la distribution de carburants routiers est la principale. Sans aller jusqu'à une véritable comptabilité analytique, une analyse plus fine par activité permettrait de mieux cerner les marges brutes par métier. »

C'est ce que ce présent rapport a tenté de faire ressortir.

➤ Les détaillants

Rappelons qu'il existe 88 stations en Martinique selon l'avis de l'Autorité de la Concurrence et 96 selon le rapport « Bolliet », dont le débit moyen annuel est de 33 000 hl en Martinique.

La chambre syndicale des gérants de stations-service indique que la distribution est assurée par 88 stations.

Les gérants des stations-service ne sont pas tous propriétaires de leur outil de travail. Sur les 88 stations-service, 74 appartiennent aux compagnies pétrolières, elles sont identifiées comme étant des stations dites « officielles ». Les contrats de location gérance sont attribués pour une durée de 3 ans, suite à un appel d'offre.

Le nombre de salariés est estimé à 10,2 par station (rapport « Bolliet »). Pour information il serait de 8,7 en Guadeloupe, de 7,5 en Guyane et de 9 à la Réunion. Le nombre de salariés est estimé à 1 000 en Martinique, 1 000 en Guadeloupe, 240 en Guyane et 1330 à la Réunion.

La question du niveau revenu des détaillants soulevée par le rapport « Bolliet » (page 22) et l'avis de l'Autorité de la Concurrence (points 123 à 132), qualifié de « confortable », n'est pas traitée de manière exhaustive ici vu le nombre peu significatif de comptes qui ont pu être consultés.

On donnera toutefois quelques résultats très partiels.

Rappelons que la marge de détail est réglementée. Nous retraçons son évolution pour les années 2001 à 2009.

Évolution des marges de détail réglementées

En €/hl ou ct/litre	Guadeloupe	Martinique	Guyane	Réunion*
2001	7,93	7,47	6,2	6,71
2002	8,23	8,08	8	7,83
2003	9,38	9,08	8	8,37
2005	9,88	9,08	9	9,04
2007	12,58	9,08	9	10,54
2009	12,58	9,08	10	10,76
Variation 2009/2001	+58%	+21%	+61%	+60%

*(Réunion : moyenne pondérée gazole 65% - super 35%)

Les gérants des stations-service revendiquent l'augmentation de leur marge pour couvrir les frais de gestion liés à l'exploitation de leur activité.

Les éléments ci-après ont été vérifiés auprès de la société d'expertise comptable Accentys. Un certain nombre de comptes a été communiqué par Accentys et la Chambre syndicale des gérants de stations-service.

Eléments du compte d'exploitation d'une station moyenne écoulant 30 000 hl/an, soit 250 m3/mois, en 2008

Postes	Annuel en €	En €/hl	observations
Litrage moyen annuel retenu	3 000 000 l		
Litrage moyen annuel en hl		30 000 hl	
Marge de détail en €/hl (fixée par le Préfet en février 2003)		9,08 €/hl	
Chiffre d'affaires lot pétrolier	3 780 000 €		
Marge brute moyenne	272 400 €		9,08 €/hl X 30 000
▪ Frais généraux	122 106 €	4,07 €/hl	Répartition entre piste et boutique vérifiée
(dont loyers payés aux compagnies)	(41 880 €)	1,40 €/hl	
▪ Masse salariale pompistes	127 093 €	4,24 €/hl	
(dont 13,75 % de charges sociales)	(15 363 €)		
▪ Coût du manager	15 405 €	0,513 €/hl	50 % de 2 000 €/mois
(Dont charges sociales 17 % comprises)	(2238 €)		
▪ Médecine du travail	880 €	0,03 €/hl	
▪ Rémunération gérant	29 273 €	0,975 €/hl	50 % de 4 000 €/mois
▪ Impôt et taxes	12 697 €	0,42 €/hl	
▪ Dotations aux amortissements	3 482 €	0,12 €/hl	
▪ Charges financières piste	6 048 €	0,20 €/hl	0,16 % du chiffre d'affaires
Total des charges	316 984 €	10,57 €/hl	
▪ Résultat avant impôt	- 44 584 €	- 1,49 €/hl	
▪ Impôt sur les sociétés	0	0	
▪ Résultat net	- 44 584 €	- 1,49 €/hl	Besoin de marge

Sur quoi portaient les précédentes revalorisations ?

La marge actuelle de 9,08 €/hl date de février 2003. La définition exacte du litrage moyen évite de faire le calcul sur les stations marginales et d'amplifier les effets de rente au profit des stations les plus grosses.

En 2001 – 2002 – 2003, le calcul avait été réalisé sur une station moyenne de 220 m³/an. Les hausses accordées l'avaient été au titre de l'augmentation du SMIC (1/07/2002), l'accroissement des écarts de caisse dus au passage à l'euro, les frais de sécurité (braquages), les frais financiers (carte bleue), l'accord sur l'aménagement du temps de travail du 12/12/2002 suite au passage aux 35 heures se traduisant par une augmentation de l'emploi de 3,75 pompistes à 4 pompistes pour une station moyenne de 220 m³/an.

Le litrage moyen en 2008 pour la Martinique est le suivant :

- Texaco : 29 690 hl (12 stations)
- Vito : 28 800 hl en moyenne (20 stations)
- Esso : 33 842 hl en moyenne (15 stations)
- Total : 27 570 hl en moyenne (41 stations).

L'hypothèse d'un litrage moyen annuel de l'ordre de 30 000 hl a paru représentatif de la réalité économique.

Selon le point 46 de l'avis de l'Autorité de la Concurrence, le ratio de volume moyen annuel de carburant vendu par station serait de 30 000 hl/an dans les DOM, dont 33 000 hl/an en Martinique et 27 000 hl/an en Guadeloupe.

Les éléments constitutifs de la marge de détail, objet d'une demande de revalorisation, sont les suivants :

Frais généraux : établis généralement à partir des comptes réels de quelques stations (échantillon) et répartis entre piste et boutique à partir de clés de répartition fournies par les gérants. Ils paraissent réalistes sous réserve de vérifications plus approfondies.

Salaires pompistes : SMIC + prime d'ancienneté, soit 8,71 €/h + 0,09 = 8,80 €/h. Taux de 8,80 €/h : moyenne observée de l'échantillon. Taux de charges patronales de 13,75 % : même méthode. 4,57 pompistes par jour d'ouverture de 6 H à 22 H, soit deux pompistes par cycle de 7 heures. Nombre d'heures travaillées annuel évalué à 12 697 sur 365 jours par an, les congés sur 35 jours et les jours fériés légaux et les jours de fêtes locales travaillés.

Encadrement des pompistes : 50 % de la rémunération du manager de 2 000 €, soit 1 000 € par mois ; à partir des observations.

Rémunération du gérant : soit 50 % pour le lot pétrolier de 4 000 €/ mois; rémunération théorique déterminée par la chambre syndicale. Cela représente 0,975 €/ hl ou 0,975 ct/l sur 10,57 ct/l sollicités.

Impôts et taxes : calculés à partir des textes applicables et des observations de l'échantillon.

Dotations aux amortissements : calculées selon la valeur d'achat des équipements et leur durée d'amortissement. Réparties entre piste et boutique selon des clés de répartition

variables selon la nature de l'équipement : total = 6 306 € ; attribué au lot pétrolier = 3 482 €, soit 55,2 % ; cela paraît réaliste sous réserve d'une enquête plus approfondie.

Charges financières : déterminées à 0,16 % du chiffre d'affaires à partir des constats sur un échantillon significatif.

Des éléments viennent s'ajouter à cette situation :

Grosse station de 6 000 000 l par an (60 000 hl) : le déficit serait, selon les hypothèses adoptées de 0,60 €uros par hectolitre.

Petite station de 1 200 000 par an (12 000 hl) : le déficit serait, selon les hypothèses adoptées, de 9,54 €uros par hectolitre.

L'application de la prime de vie chère (Accord Régional Interprofessionnel) étendue doit être intégrée aux salaires. Elle se monte à 50 € par mois, soit 0,32696 € de l'heure. Le salaire horaire brut passerait de 8,80 € à 9,13 € et une majoration de 4 % serait appliquée au salaire du manager. L'incidence est donc de 0,18 € par hectolitre pour la station moyenne de 3 000 000 litres / an.

L'application de l'accord de décembre 2002 et de la Convention collective nationale sont incontournables. L'incidence est de + 0,29 €/ hectolitre pour la station moyenne de 3 000 000 litres / an. L'employé de piste de station-service/encaisseur est au niveau 1, échelon 2 et coefficient 125 rémunéré à 8,80 € brut/heure au 1^{er} juillet 2008 et l'ancienneté moyen du personnel est estimée à 6 ans d'où une prime d'ancienneté de 6 % du salaire de base, soit 9,33 €/heure. L'accord de décembre 2002 sur l'aménagement du temps de travail suite aux 35 heures n'est pas présenté en fait dans le document de la Chambre syndicale. De toutes façons, cet accord avait été déjà pris en compte dans la fixation de la marge à 9,08 €/hl en février 2003.

***Récapitulatif de l'augmentation de la marge de détail
demandée par les gérants de stations-service en 2009***

Rattrapage des augmentations des charges d'exploitation depuis février 2003	+ 1,49 €/hl
Incidence de l'instauration de la prime de vie chère :	+ 0,18 €/hl
Incidence de l'application de la convention collective :	+ 0,29 €/hl
Sous-total	+ 1,96 €/hl
Incidence augmentation du SMIC de 1,3 % au 1 ^{er} /07/2009 = 4,24 €/hl(masse salariale pompistes) X 1,3 %	+ 0,055 €/hl
Total	2,015 €/hl

Plusieurs options sont possibles pour la prise en compte de ces charges.

1^{ère} Option : Rattrapage intégral frais d'exploitation

Rattrapage frais exploitation depuis 2003	1,49 €/hl
Incidence prime vie chère et Convention	0,47 €/hl
Incidence hausse SMIC au 1 ^{er} /07/2009	0,055 €/hl
Total	2,015 €/hl

2^{ème} Option : Rattrapage seulement ensemble masse salariale

Rattrapage ensemble masse salariale(y/c manager)	0,669 €/hl
Incidence vie chère et Convention	0,47 €/hl
Incidence hausse SMIC au 1 ^{er} /07/2009	0,055 €/hl
Total	1,194 €/hl

3^{ème} Option : Rattrapage intégral du seul SMIC

Rattrapage SMIC depuis 2003 (+ 27,4 %)	0,597 €/hl
Incidence vie chère et Convention	0,47 €/hl
Incidence hausse SMIC au 1 ^{er} /07/2009	0,055 €/hl
Rétroactivité des points 2 et 3 au 1 ^{er} /03/2009	0,003 €/hl
Total	1,15 €/hl

4^{ème} Option : Rattrapage partiel du SMIC

Rattrapage Smic avec abattement 30 % (au titre de la productivité des boutiques depuis 2003) 0,597 €/hl X 0,70	0,417 €/hl
Incidence vie chère et Convention	0,47 €/hl
Incidence hausse SMIC au 1 ^{er} /07/2009	0,055 €/hl
Total	0,942 €/hl

5^{ème} Option : Rattrapage de l'ensemble des frais d'exploitation affecté d'un abattement au titre de l'apport des boutiques à l'augmentation de la productivité des stations et en l'absence de production d'éléments par la chambre syndicale

Rattrapage ensemble frais d'exploitation depuis 2003 avec abattement de 30 % : (+ 1,49 €/hl X 0,70)	1,04 €/hl
Incidence vie chère et Convention	0,47 €/hl
Incidence hausse SMIC au 1 ^{er} /07/2009	0,055 €/hl
Total	1, 569 €/hl

Les scénarii concernant le financement sont les suivants :

1^{er} scénario : Soit partiellement ou en totalité par prélèvement sur les « surcoûts » mis en évidence par le rapport « Bolliet », à partir de la marge de gros (de 1,32 €/hl à 1,88 €/hl) ou certains éléments de coût de la SARA (0,36 cts/l sur le fret cabotage, de 1,13 à 1,36 cts/l sur le coût de passage en dépôt du supercarburant ou de 0,01 ct/l du prélèvement huiles usagées).

2^{ème} scénario : Soit par relèvement des prix à la pompe.

3^{ème} scénario : Soit par un mixage des alternatives ci-dessus (50 %/50 % par exemple).

Voilà les options possibles qui s'offrent à l'autorité décisionnelle.

La Chambre syndicale des gérants de stations-service de la Martinique a présenté ses solutions à l'amélioration du système :

- **Limiter la multiplication des stations-service** afin d'éviter le morcellement du marché qui génère un surcoût.
- **Fixer un cadre à la multiplication des cuves professionnelles** et instaurer des principes d'éligibilité de façon à ne pas fragiliser la station moyenne.
- **Harmoniser**, compte tenu de la situation de non concurrence, **les conditions contractuelles relatives au lot pétrolier** (redevance carburant, matrice de responsabilité des charges, etc) qui conduiraient à une analyse plus fine et plus proche de la station moyenne.

➤ *Le transport d'hydrocarbures et de gaz*

Notre analyse portera essentiellement sur les transporteurs d'hydrocarbures pour lesquels des problèmes de financement se posent. Toutefois, la structuration de la profession devra concerner tous les transporteurs d'hydrocarbures et de gaz.

On note que les dirigeants de ces structures sont très souvent d'anciens salariés des grossistes.

- Transports d'hydrocarbures

Il existe cinq entreprises indépendantes. Seules deux entreprises ont communiqué des comptes. Une seule a répondu aux questions posées.

TRANSHYDRO SARL M. MERINE Implantée au Robert Il s'agit d'associés travaillant eux-mêmes. Le groupe Rubis-Vito travaille en exclusivité avec TransHydro.	TRANSALEX et TRANSPORT ALEXANDRE M. ALEXANDRE Implantées à Fort-de-France Travaille pour Total Transalex travaille en « spot » notamment pour Colas (transport de bitume) Effectif : 14 salariés.
TMDM SAS M. GALLET DE ST AURIN Implantée au Lamentin Travaille pour Total	TRANSHAPPY SARL M. LHEUREUX Implantée à Fort-de-France

En outre la compagnie Esso a une société dédiée à ses transports : Esso Logistique et Transport (coût sans les charges de personnel : 13,23 €/m3 en 2007).

La compagnie Texaco assure en interne la fonction transport.

Enfin les deux stations aux marques WIPCO (Diamant) et CAP (Marina Pointe du Bout) se font ravitailler par l'ensemble des entreprises en fonction de leur disponibilité.

Ce secteur de la chaîne pétrolière compte 30 camions et autant de salariés. Selon la SARA, il y aurait 40 chauffeurs en Martinique et 18 transporteurs indépendants et distributeurs.

Les conditions de travail constituent un vrai enjeu pour les responsables de ces entreprises. Les salariés font 3 rotations par jour à partir de la SARA dont le fonctionnement est de 6h00 du matin à 14h30. Le temps de chargement serait de 1 heure. On ne peut livrer que 2 stations par rotation, soit 6 stations par jour. Il y a dépassement des heures légales ; les salariés font plus de 35 heures. Ils travaillent du lundi au vendredi de 6h00 à 15h00. Une convention collective est en cours d'élaboration.

Les contrats entre transporteurs et compagnies sont à revoir. Certains transporteurs sont liés aux compagnies par contrat. Un seul contrat nous a été soumis. L'étude de ces contrats s'avérerait utile pour en vérifier l'équilibre.

Les tarifs HT en m3 d'une compagnie en 2009 se décomposent ainsi :

Entreprise A :

- Gros camions : 11,80 €/m3 (10,44 €/m3 avant le 21/06/2008 : + 13 %)
- Petits camions : 15 €/m3 (17,62 €/m3 avant le 21/06/2008 : - 17,5 %)
- Soutage : 13 €/m3
- Mazout : 14,31 €/m3

Entreprise B :

- Porteur : 16 €/m3 (15,90 €/m3 avant le 21/08/2008 : + 0,6 %)
- Semi : 13 €/m3 (12,93 €/m3 avant le 21/08/2008 : + 0,5 %)

Entreprise C :

- Porteurs : 17,52 €/m3
- Semi : 12,58 € :m3
- Mise à disposition samedi : 27 €/heure.

Une des sociétés estime, à partir d'un calcul de ses coûts d'exploitation, que le prix moyen facturé devrait être de 17,37 €/m3 se décomposant en 18 €/m3 pour le porteur et 14,5 €/m3 le semi.

Il semble bien que, à partir de l'échantillon observé, les tarifs n'aient pas augmenté significativement en 2008, malgré la hausse de 0,27 €/hl accordée par la Préfecture et que des écarts de prix sont pratiqués entre transporteurs.

La révision des tarifs semble impérative.

Dans un des contrats figure une formule de révision des prix ainsi conçue :

- 70 % de la variation basée sur l'indice des prix à la consommation INSEE-Martinique
- 20 % basée sur l'indice carburants et lubrifiants de l'indice des prix à la consommation INSEE-Martinique
- 10 % basé sur l'indice pièces détachées et accessoires de l'indice des prix à la consommation INSEE-Martinique.

On note que dans cette formule il manque manifestement un indice représentatif des salaires et charges sociales.

Il est certain qu'il serait nécessaire de vérifier si une telle formule ou d'autres en usage sont véritablement représentatives des coûts d'exploitation exposés par les transporteurs.

Quelques données comptables sur les deux sociétés ayant communiqué leurs comptes (cumul)

Elles sont regroupées dans le tableau ci-après :

Années/ en K€	Exercice se terminant en 2006	Exercice se terminant en 2007	Variation %	Exercice se terminant 2008	Variation %	Observations
CA	2 069	2 257	+ 9 %	2 232	- 1,1 %	Stagnation CA en 2008
Achats	1 003	1 150	+ 14,6 %	1 061	- 7,78 %	Baisse des achats (carburants ?)
Salaires	635	695	+ 9,4 %	735	+ 5,7 %	Augmentation régulière des salaires
Charges sociales	172,3	175,7	+ 2 %	217	+ 23,5 %	Forte hausse des charges sociales (?)
Résultat exploitation	108	42,9	- 60,2 %	42,2	- 1,6 %	Baisse du résultat d'exploitation de 61 % en 3 ans

Les professionnels réclament l'instauration d'une ligne transport dans la structure de prix des carburants à l'instar de ce qui existe pour le transport de gaz.

En l'état actuel du décret de décembre 2003, cela n'est pas possible réglementairement. C'est le prix de gros et la marge de gros qui sont réglementés.

Pour soustraire les transporteurs à la pression inégale des compagnies pétrolières, il est possible que la marge de gros soit libellée ainsi « marge de gros X €/hl dont transport... Y €/hl ». La contre-partie serait que les intéressés soient en mesure de présenter un calcul précis de leur prix de revient au m3 transporté. En outre, pour diminuer leurs coûts de transport il serait utile qu'ils s'engagent dans une démarche de mutualisation des achats de leurs principaux intrants.

Il est urgent que les professionnels du transport se dotent de moyens pour établir une comptabilité analytique leur permettant de présenter à leur co-contractant un calcul incontestable de leur prix de revient.

Les alinéas II et III de l'article 23 de la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006, relative à la sécurité et au développement des transports, permettent aux transporteurs routiers de marchandises d'ajuster leur prix de transport en fonction des variations du coût du carburant et du poids de ce poste dans l'entreprise. Si le législateur a instauré le principe selon lequel le prix de transport pouvait être révisé de plein droit, il n'en reste pas moins que les parties demeurent libres contractuellement du choix des modalités de révision.

- Transport de gaz

Le transport de gaz butane compte 22 entreprises. Il serait en surnombre compte-tenu du marché. Pour assurer les livraisons, chaque camion compte 1 chauffeur et deux aides.

Les donneurs d'ordre sont :

- SMCR gaz (Rubis)
- Total
- Texaco.

Les prix sont administrés pour le gaz, c'est le préfet qui fixe le prix par arrêté préfectoral.

Le nombre de rotations est de 2 par jour. Le métier de chauffeur interpelle, car il est à la fois chauffeur-livreur et encaisseur.

Cette compétence supplémentaire demandée aux chauffeurs n'est pas prévue dans les contrats initiaux avec les donneurs d'ordre, car l'on peut aisément assimiler cette activité à celle des transporteurs de fonds.

Les transporteurs de gaz émettent une inquiétude quant au volume distribué qui diminue. Cette diminution de 5 à 6 % par an, serait due aux nouvelles constructions qui introduisent l'électricité en lieu et place du gaz pour des raisons de sécurité. Or, le gaz est l'énergie la moins polluante. Une réflexion s'impose entre « sécurité et pollution ».

➤ *La question de la libéralisation des prix à la distribution*

« La libéralisation des prix de la distribution peut être « envisagée » mais il ne faut pas en sous-estimer les conséquences sociales », dit le rapport « Bolliet ».

80 % des emplois actuels pourraient disparaître, soit 800 sur 1000 en Martinique avec une baisse de 3,5 centimes en raison de la généralisation du libre-service dans les stations-service, après la suppression de la fixation administrative des marges de gros et de détail.

Une option intermédiaire de fusion des marges de gros et de détail, c'est-à-dire la fixation d'une marge globale de distribution, est avancée et la répartition entre grossistes et détaillants se réglerait par la négociation, estime la mission. Il y a lieu d'émettre des réserves au regard de la nature des rapports de force en présence.

La libéralisation de la distribution est justifiée par l'existence de plusieurs opérateurs (6 en Martinique) et plusieurs dizaines de stations-service (88 en Martinique) et donc de l'absence de monopole de droit ou de fait à ce stade de la distribution des carburants. En réalité, s'il n'existe pas de monopole au sens strict, il y a une situation d'oligopole (petit nombre

d'entreprises) avec une entreprise en position dominante (Total Caraïbes en Martinique contrôle plus de 50 % des volumes distribués en réseau en Martinique).

- **1^{ère} option** : Libéralisation totale des prix à la distribution.

L'Etat cesserait de fixer les marges de gros et de détail. Chacun des opérateurs pourrait être incité à baisser les prix pour gagner des parts de marché, aussi bien au stade de gros que de détail. Pour gagner des parts de marché en abaissant ses prix le plus possible, expose le rapport Bolliet, « le détaillant serait amené à développer le libre-service et à automatiser la distribution du carburant ».

Selon la mission, 80 % des emplois actuels (2 900 personnes dans les quatre DOM et 1 000 respectivement en Guadeloupe et en Martinique) pourraient disparaître au bout d'un processus de plusieurs années (durée de 10 ans en France).

L'impact théorique sur le prix du litre de carburant à l'issue de ce processus est évalué par la mission à - 3,5 centimes €/litre en Martinique (Guyane : - 4,3 cts €/l ; Guadeloupe : - 6,4 cts/l ; Réunion : - 4,3 cts €/l).

Il faudrait mettre en place des mesures d'information des consommateurs (affichage des prix en stations) et de contrôle de la concurrence pour éviter la probabilité des ententes sur les prix et des abus de positions dominantes, reconnaît la mission. Le pré-rapport admettait, en outre, qu'on ignore l'effet de cette réforme sur « le nombre d'opérateurs à terme », c'est-à-dire sur une possible concentration avec un ou deux distributeurs. Une réduction de la concurrence avec une augmentation des prix après une période de « guerre des prix » mettrait de nombreux salariés au chômage. L'emploi devient inévitablement la variable d'ajustement.

- **2^{ème} option** : Fixation d'une marge globale ou de marges fusionnées

Pour éviter les difficultés politiques et sociales de la libéralisation totale de la distribution, il est proposé une solution intermédiaire : la fixation par l'Etat d'une seule marge de distribution résultant de la fusion des marges de gros et de détail. Cela aurait « l'avantage » de dispenser l'Etat d'arbitrer les relations entre grossistes et gérants des stations-service, estiment les rédacteurs.

Dans cette vision idéale, la répartition de la marge globale se réaliserait par la négociation entre grossistes et détaillants. La réalité est que la disproportion de force économique et financière entre les parties est telle qu'elle permettrait aux pétroliers de dicter à leur profit le contenu des relations contractuelles encore plus unilatéralement qu'ils ne le font actuellement.

Le risque est de voir grossistes et détaillants se retourner vers l'Etat pour majorer la marge globale pour satisfaire les exigences des uns et des autres. Et l'Etat serait contraint d'intervenir pour arbitrer. Sans parler des ententes que ce système risquerait de favoriser : prix, partage du marché, etc. La présence de l'Etat (DRCCRF) a évité ces dernières années de nombreux conflits gérants de stations-service et compagnies pétrolières qui auraient pénalisé les consommateurs. Ce coût social a-t-il été évalué ?

Cela vaut-il la peine de supprimer des centaines d'emplois pour gagner 3,5 centimes d'€ par litre en Martinique et 6,4 centimes d'€ en Guadeloupe ?

Les syndicats de salariés pompistes et de gérants des stations-service ont réagi vivement contre cette orientation qui s'inscrit dans une vision néo-libérale du marché.

➤ *L'apport économique de la fiscalité des Carburants*

Evolution du produit net de l'octroi de mer en Martinique en K€

Produits/ Années	2005		2006		2007		2008	
	OM	OMR	OM	OMR	OM	OMR	OM	OMR
Supercarburant			8515	2 150	6 095	2 177	6 200	2 247
Taux appliqués			7 %	2,5 %	7 %	2,5%	7 % (5 % en Gpe)	2,5 % (2,5 % en Gpe)
Gazole			0	1 060	0	1 261	0	1 528
Taux appliqués			0 %	1,5	0 %	1,5 %	0 % (5 % en Gpe)	1,5 % (2,5 % en Gpe)
Tous carburants	12878	4785	15564	5 288	6 701	4 793	6 359	5 774
Total	17 663		20 852		11 494		12 133	

Source : Rapport « Bolliet et Direction régionale des Douanes

L'octroi de mer est réparti entre la Région et les communes. Etant assis sur le PNI (prix normal d'importation) et ce dernier étant indexé sur les variations des cours du pétrole brut et du dollar, il en suit les évolutions, sans parler des quantités importées liées au marché martiniquais. Il rapporte plus de 12 millions d'euros.

Produit global de la Taxe spéciale sur les carburants et produit par type de carburant en Martinique

	2004	2005	2006	2007	2008
Produit global de la TSC	108 085 917€	107 122 510€	104 148 858€	104 065 593€	101 281 426€
Produit de la TSC sur les essences et supercarburants	70 684 547€	71 244 659 €	74 985 491 €	64 882 526 €	61 439 297 €
Produit de la TSC sur le gazole	38 904 519 €	47 456 803 €	59 051 815 €	47 902 047 €	48 797 565 €

Le montant de la taxe spéciale de consommation est en baisse de 6,5 % du fait de la diésélisation progressive du parc automobile et que le taux est plus faible sur le gazole. Elle rapporte environ 100 millions d’euros.

Comparaison des taux de TSC entre le DOM et entre ceux-ci et la France (en €/hl) au 1^{er}/01/2008

Produits/ entités	Guyane	Guadeloupe	Martinique	Réunion	France (TIC)
Essences et supercarburants	63,96	49,937	47,613	58,4	63,96
Gazole	41,69	28,09	22,12	36,13	42,84

Le montant est fixé par le Conseil régional et ne peut être supérieur au taux de la taxe intérieure de consommation de la France. En Martinique ces taux n’ont pas été modifiés depuis 1998. Les taux de la Martinique sont les plus faibles des DOM et de France.

II.2.2 - CUVES PROFESSIONNELLES ET STATIONS-SERVICE

Le syndicat des gérants de stations-service est très critique vis-à-vis des cuves professionnelles qui se multiplient de plus en plus et constituent un véritable manque à gagner. Il fait valoir le principe de précaution et souhaiterait que les pouvoirs publics interdisent l’implantation de nouvelles cuves professionnelles.

Les grossistes indépendants sont accusés de favoriser la multiplication des cuves professionnelles. Les indépendants précisent que c’est le libre marché pour les cuves professionnelles et elles répondent à un besoin de certaines entreprises qui souhaitent plus d’efficacité dans leur activité.

Les pétroliers indépendants ne sont pas les seuls à occuper ce segment de marché, puisque les compagnies pétrolières internationales implantent, elles aussi, des cuves professionnelles.

Les entreprises qui demandent la mise en place de cuves professionnelles ont souvent des flottes importantes de véhicules et sont motivées par les raisons suivantes :

- La cuve permet une grande capacité et donc une gestion à plus long terme
- La disponibilité de carburant sur le lieu de travail évite le déplacement en station et également une certaine perte de temps.
- L’achat de carburant en grande quantité permet de meilleurs tarifs, donc une économie substantielle pour l’entreprise.

La réglementation des cuves professionnelles est stricte et nécessite une déclaration en préfecture en passant par la DRIRE. Cependant, l'installation diffère entre essence sans plomb et gazole, en termes de niveau de sécurité.

L'arrêté du Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie en date du 1er juillet 2004 (JO du 25 juillet 2004) définit des règles techniques et de sécurité très précises pour le gazole. Les règles techniques édictées par cet arrêté du 1er juillet 2004 s'appliquent à tous les stockages de produits pétroliers dans des lieux qui ne sont pas visés par la législation sur les installations classées ou sur la réglementation des établissements recevant du public. En effet, pour être soumis au régime des installations classées, les stockages aériens doivent contenir plus de 50 m³ et les stockages enterrés plus de 250 m³ de carburant. Il y a différents types de stockage ou réservoir. Ordinaire et à sécurité renforcée avec simple enveloppe ou double enveloppe. Lorsque le stockage est en plein air, les réservoirs doivent être dotés de deux enveloppes étanches. Mais à défaut, le réservoir doit être placé dans une cuvette de rétention étanche (le volume de rétention doit être égal au volume de la cuve). Seuls les réservoirs de type ordinaire en fosse et les réservoirs de sécurité renforcée peuvent être enterrés. La fosse doit être étanche de manière à pouvoir recueillir les fuites éventuelles du réservoir (gel de détection de fuite). La terre ne doit pas être en contact avec la cuve.

Mais sur une île soumise aux contraintes sismiques et cycloniques, les règles d'implantation doivent être beaucoup plus strictes. D'autant que seules les installations classées font l'objet d'une réglementation spécifique. S'agissant des hydrocarbures, ils sont définis par une nomenclature qui les classe sous le régime de la déclaration ou de l'autorisation en fonction de la gravité des dangers ou inconvénients qu'ils peuvent présenter.

Pour les cuves à gazole :

- Jusqu'à 50 m³, déclaration.
- Au-delà de 500m³, autorisation.

Pour les cuves à essence, c'est 10 m³. La DRIRE a un rôle de police et de contrôle au-delà de 50 m³ et elle contrôle les débits de pompage à partir de 5 m³. Elle accompagne de plus en plus les industriels, car il a été constaté une tendance à avoir sa propre cuve pour se prémunir de situations exceptionnelles, comme la grève de février 2009. Donc ils stockent pour permettre la continuité de leur activité. A minima, ces stocks permettent à l'économie de survivre.

Il est noté l'absence de documents précis indiquant le nombre de cuves professionnelles en Martinique. Un état des lieux exhaustif s'impose.

L'idée d'intégrer dans le Schéma d'Aménagement Régional cette donnée est émise.

Il est également proposé de revoir la réglementation en termes de volume à soumettre à déclaration et à autorisation. L'idée de l'autorisation, quelle que soit la capacité, est avancée.

II.2.3 - L'OBSERVATOIRE DES PRIX ET DES REVENUS ET PRATIQUES D'ÉCHANGES AVEC LES ASSOCIATIONS DE CONSOMMATEURS

La question de l'Observatoire des prix et des revenus s'inscrit d'une part dans la dynamique des recommandations du Rapport « Bolliet », et d'autre part, suite aux réflexions des acteurs de la chaîne pétrolière de créer au sein de l'Observatoire des prix une commission dédiée aux produits pétroliers.

L'intitulé générique de l'Observatoire, à savoir « Observatoire des prix et des revenus », concerne le prix de tous les produits. De ce fait, les produits pétroliers sont concernés. Par ailleurs, comment choisir les membres de cette commission « produits pétroliers » ? N'irait-on pas vers une composition « bis » de l'Observatoire, au sein de cette commission ? L'idée de constituer une commission dédiée « produits pétroliers » est abandonnée. Il est proposé de travailler avec l'Observatoire pour l'examen des produits pétroliers au même titre que les autres produits. L'Observatoire pourra s'adjoindre, en tant que de besoin, pour audition toute personne capable d'apporter un éclairage sur une question spécifique.

Le fonctionnement et les moyens actuels de l'Observatoire ne sont pas à la hauteur de l'ambition qu'on veut lui assigner.

Le cadre institué pour les échanges sur les prix et autres aspects concernant les produits pétroliers s'est transformé dans le temps : du Comité Départemental des prix au Comité Départemental de la Consommation, puis à l'Observatoire des Prix et des Revenus. Les représentants des Associations de Consommateurs soulignent l'affaiblissement de cette forme d'échange organisé sous l'égide de l'Administration. Ils déplorent l'absence de moyens de l'Observatoire des Prix et des Revenus.

La SARA a maintenu la pratique d'échanges réguliers au moins une rencontre annuelle avec les Associations de consommateurs sur le mécanisme de fixation des prix, l'évolution des spécifications des produits, l'information relative aux litiges éventuels.

Il serait souhaitable que le volet relatif au mécanisme de formation des prix soit plus approfondi au sein de l'Observatoire et évoqué de manière plus fréquente compte tenu de l'importance qu'il revêt pour les consommateurs.

L'Observatoire des prix doit être un espace pédagogique en matière de formation des prix.

Le rapport « Bolliet » préconise que le système d'administration des prix des carburants soit confié aux Collectivités territoriales. Le Conseil général et le Conseil régional n'entendent pas assurer cette compétence. En revanche, il est émis l'idée d'instaurer un système de co-présidence Etat / Collectivités territoriales de l'Observatoire des prix et des revenus.

III – LES RECOMMANDATIONS

Les recommandations du rapport se fondent sur les analyses et constats, et réitèrent la nécessité de maintenir :

- la SARA ;
- le service à la pompe, qui constitue un enjeu social pour la Martinique, à l'heure où l'économie du XXI^{ème} siècle est celle des services ;
- le système d'administration des prix ;
- la maîtrise des coûts.

Les recommandations suivantes s'appuient sur l'équité, la justice distributive, la solidarité et la transparence, principes fondateurs du développement durable.

Certaines recommandations s'inscrivent dans une évolution de la réglementation, voire de la législation.

PRINCIPES DE BASE

1. Le système d'administration des prix doit être maintenu dans son principe en améliorant ses mécanismes à partir du constat de ses points faibles, en y intégrant autant que possible la logique de marché.
2. La réalisation, par un organisme indépendant, d'une étude sur le différentiel de prix « sortie raffinerie » qui résulterait d'une importation de produits raffinés de France ou d'Europe, permettrait de vérifier les éléments avancés par le rapport « Bolliet » (page 33) faisant état pour le consommateur final d'un gain de l'ordre de 15 à 17 centimes par litre pour le supercarburant et de 7 à 9 centimes pour le gazole. Il est observé que la Réunion qui dispose d'un schéma d'approvisionnements basé sur des importations de produits pétroliers raffinés de Singapour pratique des prix de détail supérieurs à ceux pratiqués en Martinique. Par exemple, en décembre 2008 les prix étaient les suivants, le gazole : 1,11 cts/l à la Réunion contre 1,06 cts/l en Martinique ; et pour le Supercarburant : 1,47 cts/l à la Réunion contre 1,32 cts/l en Martinique.

SARA

3. Mener une étude, par une instance neutre, pour vérifier le coût des investissements que devra réaliser la SARA, dans le cas d'un approvisionnement en pétrole dans la zone Caraïbe, Amérique Latine.
4. Accroître la capacité de production de la SARA pour vendre aux pays de la Caraïbe.
5. Clarifier les conditions d'achat du pétrole brut, des produits finis et semi-finis importés par la SARA par l'intermédiaire de ses actionnaires.
6. Demander que le fuel et le carburéacteur soient achetés par EDF et les Compagnies aériennes au prix réglementé.
7. Dans le but de transférer des savoir-faire développés dans des entreprises sous-traitantes intervenant pour le compte de la SARA, un pôle de compétences et de tuilage entre les entreprises de la région et hors région devrait être créé.
8. A l'instar de la prise en charge par les fonds européens des intrants dans l'agriculture, il est proposé de mobiliser les fonds européens pour prendre en charge tout ou partie du coût de la distance de l'importation du brut, des produits finis et semi-finis qui entrent comme composants du produit SARA. En outre, l'article 11 du règlement de la CE relatif aux régions ultra-périphériques prévoit la prise en charge par les fonds européens des opérations liées aux contraintes de stockage. Cette proposition qui s'inscrit dans le principe de la continuité territoriale contribue à la compétitivité de l'économie, et a pour effet également de contribuer à abaisser le coût du prix du carburant à la pompe pour le consommateur.
9. S'employer à rendre transparent le mode de fixation des prix et le rendre public. Pour ce faire, s'appuyer sur l'Observatoire des prix et des revenus et sur toutes les associations de consommateurs.
10. Procéder à un contrôle des prix réels du coût d'achat du brut en pratiquant des sondages réguliers sur les factures SARA.
11. Supprimer l'arrondi sur le prix facturé « sortie SARA ».

12. Réduire le temps entre deux variations des prix à la pompe en indexant les prix « sortie raffinerie » de manière mensuelle sur des cours internationaux reconnus du pétrole brut et des produits finis et en s'appuyant sur une couverture financière adéquate.
13. Envisager les modalités et le niveau d'une participation de l'Etat et des collectivités territoriales des trois DOM au capital de la SARA.
14. Étudier également l'ouverture du capital de la SARA aux grossistes indépendants (CAP, WIPCO, ...).
15. Faire compléter la SARA d'une plate-forme de recherche et de développement sur toutes les énergies.
16. Développer un partenariat avec l'Université des Antilles et de la Guyane pour créer une Chaire d'entreprises intitulée « Energies et développement durable » financée par les actionnaires de la SARA. Cette chaire participerait à créer une interaction entre l'Université et le monde de la production permettant de travailler aux modalités d'émergence et d'effectivité des énergies (mer, air...) pour leur utilisation dans les DFA et de former des étudiants antillais et guyanais à ces métiers d'avenir.
17. Dans le cadre de programmes européens, notamment INTERREG Caraïbes, faire de la SARA la tête d'un réseau caribéen pour la fabrication de produits en lien avec les énergies renouvelables (panneaux photovoltaïques, par exemple...) afin de pénétrer le marché caribéen dans le cadre du principe des « joint venture » ou « sauts du kangourou » et créer ainsi « le grand marché caribéen des énergies renouvelables ».
18. Concevoir un système de péréquation partielle des prix ou de certains éléments constitutifs des prix pour abaisser les prix à la pompe : coûts d'approche du pétrole brut et autres intrants, participation à la « mutualisation Antilles-Guyane ».
19. Mutualiser les coûts de stockage.

GROSSISTES ET DETAILLANTS (GERANTS DES STATIONS-SERVICE)

20. Dans la dynamique du Développement durable, étudier la faisabilité et les modalités de financement d'un fonds constitué par les propriétaires de stations-service à bail échu, qui permettrait la mise en œuvre d'une politique d'amélioration des conditions de travail, la constitution d'un fonds de dotation et d'investissement et le développement d'un vrai partenariat public/privé.

21. Comme l'Autorité de la Concurrence s'en inquiète aux points n° 210 à 217 de son avis n° 09-A-21 du 24 juin 2009 afin d'éviter que se constituent des obstacles structurels à la concurrence, il y a lieu de veiller à un équilibre de la répartition des stations-service par réseau (grossistes des compagnies pétrolières et grossistes indépendants).
22. A l'instar de la proposition 4 du rapport de la mission de l'Assemblée Nationale (dite mission « Ollier »), recenser et, le cas échéant, supprimer les clauses qui se révéleraient abusives dans les contrats entre grossistes et détaillants. En particulier, la durée des contrats devrait être revue afin de permettre aux parties d'assurer plus sereinement l'exploitation des station- services.
23. Dans les contrats entre grossistes et détaillants, définir avec plus de précisions, le rôle respectif de chaque signataire dans l'entretien des installations. L'élaboration d'une charte semble nécessaire.
24. Définir une charte d'exigence et de bonnes pratiques dans les conditions d'accueil et de qualité de service rendue aux consommateurs.
25. Lors de la cession de stations-service à un autre réseau, le maintien du personnel devra être l'une des conditions.
26. Comme le propose le point 17 du rapport de l'Assemblée Nationale (mission « Ollier »), permettre aux gérants d'acquérir la (ou les), selon des critères à définir par une instance neutre.
27. Dans un souci d'aménagement du territoire et à l'instar du mécanisme qui a existé pour le commerce, concevoir un schéma d'implantation des stations-service, et prévoir une commission qui étudiera les demandes. Des critères relatifs aux lieux et conditions d'implantation ou de fermeture de stations-service seront à définir, dans le respect des règles de la concurrence.

CUVES PROFESSIONNELLES ET ENVIRONNEMENT

28. Sur un territoire exposé aux risques naturels, tels que séismes et cyclones, il est urgent que la Martinique se dote d'un schéma d'implantation des cuves professionnelles identifiant les cuves existantes et les lieux possibles d'implantation des nouvelles, si nécessaire.
29. Au regard de la superficie du territoire de la Martinique, faire évoluer la réglementation en matière d'implantation des cuves professionnelles afin que les cuves, à partir d'une

certaine capacité, donne lieu à autorisation administrative sur la base de critères d'acceptabilité à définir. Un certificat de conformité et les conditions d'entretien devraient également être revus pour tenir compte des paramètres sismique et cyclonique.

30. Une taxe parafiscale sur les cuves professionnelles permettrait de contribuer à mettre en œuvre les politiques en lien avec la protection de l'environnement.

TRANSPORTEURS

31. À l'instar des transporteurs de gaz, envisager une distinction dans la marge de gros, d'une marge spécifique revenant aux transporteurs de carburants.
32. Recenser et supprimer les clauses abusives qui ressortent des contrats entre grossistes et transporteurs. La durée des contrats doit être revue afin de permettre aux transporteurs d'exploiter sereinement leur activité.
33. Favoriser la constitution d'une branche professionnelle locale des transporteurs d'hydrocarbures et de gaz afin de structurer économiquement et socialement cette activité. Cette absence de structuration rend inapplicable la loi 92-1145 du 31 décembre 1992 modifiée sur les prix anormalement bas dans le transport des marchandises.
34. Aider à la modernisation des pratiques de gestion des transporteurs, à travers la mise en place d'une comptabilité analytique notamment, ainsi que dans les pratiques de management de la ressource humaine et de l'organisation du travail.

POLITIQUE EN DIRECTION DES SALAIRES

35. Le secteur d'activité développe une activité dangereuse qui peut, à terme, altérer la santé des salariés. Il importe de mener des études épidémiologiques régulières afin d'anticiper les problèmes de santé qui peuvent se présenter.
36. Dans l'esprit du Grenelle de l'environnement, instituer pour l'ensemble des salariés du secteur de la chaîne pétrolière, le «carnet de santé des travailleurs». Il s'agit d'un dispositif visant à assurer un meilleur suivi des salariés exposés professionnellement aux substances classées cancérogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction.
37. Inscrire le secteur dans l'optimisation des conditions de travail en déployant dans l'ensemble des entreprises relevant de la chaîne pétrolière, l'outil d'appréciation des

conditions de travail, tel que défini dans l'accord interprofessionnel sur le dialogue social, le droit syndical et les conditions de travail signé le 3 avril 2009 par les partenaires sociaux de la Martinique.

38. Étudier les modalités d'application des accords de l'Union Française de l'Industrie du Pétrole (UFIP).

OBSERVATOIRE DES PRIX ET POLITIQUE D'INFORMATION DES CONSOMMATEURS

39. Faire de l'Observatoire des prix et des revenus un espace de travail fonctionnel avec les moyens humains et logistiques adéquats et revoir ses compétences et missions (nécessité d'un nouveau décret).
40. Rendre plus transparente la formule de fixation des prix en se référant au coût réel des matières premières.
41. Impulser une politique de communication à deux niveaux, à savoir une communication interrégionale (Martinique, Guadeloupe, Guyane) pour les prix « sortie SARA » et une communication régionale pour les taxes et marges.
42. Construire un rendez-vous avec la presse afin d'expliquer les variations des prix, les variations de marges et pour faire le point annuel sur le coût moyen des hydrocarbures avec des comparaisons Martinique, Guadeloupe, Guyane, Hexagone.
43. Concevoir une émission plus générale intitulée « Rencontre avec l'Observatoire des prix et des revenus ».
44. Utiliser Internet pour informer en temps réel les consommateurs : l'Observatoire des prix pourrait créer son site.
45. Créer chez les Associations de Consommateurs l'expertise sur la question des carburants afin de relayer correctement l'information et leur donner des moyens pour communiquer.
46. À l'instar d'EDF, développer une politique de communication sur la maîtrise de la consommation des carburants. Un partenariat devra être recherché avec les concessionnaires automobiles, les artisans de l'automobile, les associations de consommateurs.

IV - ANNEXES

ANNEXE A : COMPARAISON DES PRIX A LA POMPE FRANCE / MARTINIQUE SUR UNE PERIODE DE HAUSSE DES COURS INTERNATIONAUX DE 2007 A 2009

Dates	Gazole en euro/l		Super 95 en euro/l		Observations
	France	Martinique	France	Martinique	
Janv 2007	1,01	1,00(11/01/07)	1,16	1,35(11/01/07)	
Fev 2007	1,02	0,98(11/02/07)	1,18	1,30(11/02/07)	
Mars 2007	1,04	0,99(21/03/07)	1,236	1,31(21/03/07)	
Avril 2007	1,06	0,99(21/03/07)	1,28	1,31(21/03/07)	
Mai 2007	1,07	1,03(11/05/07)	1,317	1,36(11/05/07)	
Juin 2007	1,08	1,04(21/06/07)	1,316	1,37(21/06/07)	
Juillet 2007	1,095	1,04(21/06/07)	1,31	1,37(21/06/07)	
Août 2007	1,09	1,04(21/06/07)	1,27	1,37(21/06/07)	
Sept 2007	1,11	1,03(21/09/07)	1,28	1,34(21/09/07)	
Oct 2007	1,13	1,03(21/09/07)	1,28	1,34(21/09/07)	
Nov 2007	1,20	1,03(21/09/07)	1,337	1,34(21/09/07)	
Déc 2007	1,20	1,05(11/12/07)	1,33	1,36(11/12/07)	
Janv 2008	1,20	1,07(21/01/08)	1,35	1,37(21/01/08)	
Fév 2008	1,21	1,07(21/01/08)	1,35	1,37(21/01/08)	
Mars 2008	1,266	1,07(21/01/08)	1,364	1,37(21/01/08)	
Avril 2008	1,29	1,08(21/04/08)	1,384	1,38(21/04/08)	
Mai 2008	1,40	1,08(21/04/08)	1,44	1,38(21/04/08)	
Juin 2008	*1,44	1,14(21/06/08)	*1,488	1,38(21/04/08)	GAZOLE & SUPER : MAXIMUM DE LA PERIODE EN FRANCE (+ 43 CTS € ET + 33 CTS €/JANV 07)
Juil 2008	1,43	1,14(21/06/08)	1,474	*1,49(21/07/08)	SUPER 95 : MAXIMUM DE LA PERIODE EN MARTINIQUE (+ 14 CTS €/JANV07)
DATES	GAZOLE				OBSERVATIONS
	France	MARTINIQUE	France	MARTINIQUE	
Août 2008	1,34	1,14(21/06/08)	1,42	*1,49(21/07/08)	
Sept 2008	1,30	*1,20(01/09/08)	1,407	1,47(01/09/08)	GAZOLE : MAXIMUM DE LA PERIODE EN MARTINIQUE (+ 20 CTS €/JANV 07)
Oct 2008	1,21	1,16(01/10/08)	1,29	1,47(01/09/08)	
Nov 2008	1,11	1,16(01/10/08)	1,16	1,47(01/09/08)	
Déc 2008	0,99	1,06(01/12/08)	1,08	1,32(01/12/08)	REPERCUSSION MATHÉMATIQUE BAISSÉ DES COURS
15 Déc 2008	0,99	0,94(15/12/08)	1,08	1,16(15/12/08)	DECISION POLITIQUE
Janv 2009	0,98	0,94(15/12/08)	1,10	1,16(15/12/08)	
Fév 2009	0,96	0,84(14/02/08)	1,137	1,08(14/02/09)	DECISION POLITIQUE
Mars 2009	0,945	0,84(14/02/08)	1,14	1,08(14/02/09)	
Avril 2009	0,97	0,84(14/02/08)	1,168	1,08(14/02/09)	
15 /05/2009	0,978	0,84(14/02/08)	1,21	1,08(14/02/09)	
Mai 2009	0,97	0,84(14/02/08)	1,21	1,08(14/02/09)	
Juin 2009	1,02	0,84(14/02/08)	1,27	1,08(14/02/09)	
Juillet 2009	1,00	0,84(14/02/08)	1,23	1,08(14/02/09)	
07/08/2009	1,04	0,84(14/02/08)	1,28	1,08(14/02/09)	

ANNEXE B – HISTORIQUE DES COURS MENSUELS DU BRENT DAT, EN DOLLAR PAR BARIL

	2005	2006	2007	2008	2009
JANVIER	44,51	62,99	53,63	91,99	43,29
FEVRIER	45,48	60,21	57,52	95,05	43,26
MARS	53,17	62,06	62,05	103,78	46,54
AVRIL	51,88	70,26	67,49	109,07	50,19
MAI	48,54	69,64	67,32	123,15	57,38
JUIN	54,35	68,56	71,05	132,32	68,68
JUILLET	57,52	73,67	76,82	133,19	64,46
AOUT	63,95	73,23	70,76	113,42	
SEPTEMBRE	62,91	61,96	76,97	97,70	
OCTOBRE	58,49	57,81	82,34	71,59	
NOVEMBRE	55,24	58,76	92,51	52,34	
DECEMBRE	56,87	62,47	90,93	40,25	
ANNUEL	54,41	65,14	72,45	96,99	53,39

	2000	2001	2002	2003	2004
JANVIER	25,44	25,62	19,42	31,18	31,28
FEVRIER	27,78	27,50	20,28	32,77	30,86
MARS	27,49	24,50	23,61	30,61	33,63
AVRIL	22,76	25,54	25,73	25,00	33,48
MAI	27,74	28,31	25,37	25,97	37,73
JUIN	29,80	27,85	24,08	27,65	35,18
JUILLET	28,68	24,61	25,74	28,35	38,22
AOUT	30,20	25,68	26,61	29,88	42,84
SEPTEMBRE	33,14	25,62	28,40	27,11	43,20
OCTOBRE	30,96	20,54	27,54	29,61	49,78
NOVEMBRE	32,55	18,80	24,34	28,75	43,11
DECEMBRE	25,66	18,71	28,33	29,81	39,57
ANNUEL	28,52	24,44	24,95	28,89	38,24

Source DIREM

ANNEXE C : DECOMPOSITION DE LA MARGE DE GROS SELON LE RAPPORT “BOLLIET”

Postes de recettes unitaires en €/hl	Martinique		observations
1- Marge de gros administrée par le préfet (pondérée par les quantités des deux carburants en 2007)	6,107 (Super =5,940 ; Gazole= 6,260)		Données au 1 ^{er} janvier 2009
2-Effet dilatation (moyenne de 15 degrés d'écart)	1,816		Coefft dilatation de 0,084 % par degré C pour le gazole et 0,11 % pour le Super
3- Loyers	1,173		
4-Total rémunération des distributeurs grossistes	9,096		
Dépenses			
5-Transport	1,3		
6- Investissements dans les réseaux de distribution	1,147		
7- Maintenance des investissements	0,58		
8- Frais généraux de fonctionnement	1,98		25 % du CA au maximum
9- Impôts et taxes	1,24		33 % des bénéfices
10- Total des charges d'exploitation	6,57		
11- Résultat moyen effectif = (4) –(10)	2,526		25 % des capitaux investis (actifs nets + BFR – Provis risques & charges)
12- Rémunération des capitaux investis (8 % ou 15%)	0,64	1,2	Prise en compte des capitaux engagés en moyenne en 2006 et 2007 pour l'activité « carburants routiers » calculé en fonction des volumes mis à la consommation des différents types de carburants
13-Total des charges (5+ 6 + 7 + 8 + 9 +10 + 11)	Entre 7,21 et 7,77		
14-Excès de marge (13)= (4) - (10)-(12)	Entre 1,32 et 1,88		

Réalisé à partir du rapport « Bolliet »

ANNEXE D: COMPARAISON EVOLUTION COUT APPROVISIONNEMENT / PRIX A LA POMPE DE L'ESSENCE

