

ASSEMBLEE DE CORSE

2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2021

REUNION DES 30 SEPTEMBRE ET 1ER OCTOBRE 2021

**RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

**RAPORTU RILATIVU À U SETTORE DI A DISTRIBUZIONE
DI U CARBURANTE STRADALE**

**RAPPORT SUR LE SECTEUR DE LA DISTRIBUTION DE
CARBURANT ROUTIER**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Commission des Finances et de la Fiscalité

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

La question du pouvoir d'achat et de la précarité en Corse sont au cœur des préoccupations de notre Assemblée et ont fait l'objet d'un travail volontariste et collectif, notamment à l'occasion de la crise dite des Gilets Jaunes.

La crise économique et sociale que traverse la société corse s'est cristallisée en 2019 sur la problématique de la cherté des carburants et a conduit le Président du Conseil Exécutif de Corse à proposer le principe d'une Conférence sociale.

Cette Conférence sociale, officiellement dénommée « Conférence Sociale pour le respect des droits fondamentaux des citoyens de Corse » et organisée conjointement avec le Président de l'Assemblée de Corse et le Président du Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Corse, s'est réunie pour la première fois le 14 janvier 2019.

Elle a donné lieu à un cycle de travaux relatifs et deux groupes de travail ont été créés, dans le but d'élaborer un diagnostic identifiant les raisons des surcoûts et de proposer des mesures concrètes permettant de supprimer ou de compenser le différentiel de prix existant entre la Corse et le continent.

Les deux groupes de travail, réunissant des participants de différents horizons (collectifs citoyens, « gilets jaunes », représentants syndicaux, professionnels des carburants, des transports et de la grande distribution) ont permis d'aboutir à une compréhension plus affinée des mécanismes de formation des prix du carburant et des produits de consommation courante et d'ouvrir des pistes d'action.

En parallèle, une saisine de Madame la Préfète de Corse a permis à l'Autorité de la Concurrence de rendre un rapport étoffé daté du 21 novembre 2020 portant notamment sur les coûts élevés des carburants distribués en Corse.

Ce rapport a nourri les discussions d'une nouvelle Conférence Sociale réunie le 14 avril 2021, à l'issue de laquelle des propositions ont pu être soumises à l'Assemblée de Corse lors de la session du 30 avril 2021.

Les constats convergents de la Collectivité de Corse, dont certains rendus publics depuis la séance du 14 avril 1987 (sans suites concrètes depuis lors), ont été largement corroborés par les travaux de l'Autorité de la Concurrence. L'Assemblée de Corse a régulièrement sollicité l'application d'un dispositif spécifique en matière de fiscalité des carburants, notamment par une nouvelle demande exprimée par délibération n° 16/203 AC, en date du 6 septembre 2016.

Cette réalité d'une situation inégalitaire pénalisante pour les consommateurs insulaires (proportionnellement plus encore pour ceux ayant de faibles revenus), est objectivée par deux facteurs cumulés incontestables : un coût supérieur moyen à la pompe des carburants proposés largement plus haut que la moyenne française et l'impossibilité de bénéficier du régime fiscal favorable existant pour des carburants (biocarburants) qui ne sont pas distribués sur l'île.

Ce constat suffit à lui seul à légitimer l'intervention de la puissance publique, la recherche d'un prix juste, forgé en respectant la notion de bénéfice raisonnable des acteurs économiques du secteur, seule de nature à éviter les dérives, potentielles ou avérées, inhérentes à l'existence de marchés captifs ou de situations dominantes générés ou accrus par l'insularité.

Le constat étant désormais partagé et incontestable doit désormais venir le temps de l'action, a fortiori dans la situation de crise économique et sociale et de risque de nouvelle flambée des prix des carburants engendrée par la conjoncture actuelle.

Le rapport présenté par le Conseil exécutif de Corse lors du débat consacré au rapport de l'Autorité de la Concurrence a permis à l'Assemblée de Corse d'identifier et approuver les moyens d'action cumulatifs, et relevant de temporalités et mécanismes différenciés, qui doivent être combinés pour atteindre l'objectif d'abaissement du prix du carburant tout en garantissant un fonctionnement économique et social vertueux de la filière de distribution du produit.

Les moyens d'action identifiés sont les suivants :

- l'approfondissement de l'analyse de la situation micro-économique locale, seul de nature à permettre de mesurer les effets et conséquences d'une intervention publique directe sur le marché de la distribution de carburant ;
- l'utilisation du mécanisme dérogatoire permettant de bloquer l'évolution du prix à la pompe ;
- la proposition d'évolution législative et réglementaire portant sur le système global de fixation du prix des carburants ;
- le développement d'une fiscalité adaptée aux spécificités insulaires ;
- la création d'un mécanisme global permettant à la puissance publique d'intervenir sur les marchés identifiés comme porteurs d'un risque de monopole ;
- L'entrée immédiate de la Collectivité de Corse aux instances décisionnelles du groupe Rubis Energie, afin de disposer de toute l'information permettant d'apprécier l'opportunité d'une participation plus directe de la puissance publique au fonctionnement de la société.

Le présent rapport a pour objectif de fixer le cadre réglementaire, la méthode, et le calendrier dans lesquels il est proposé à l'Assemblée de Corse d'inscrire l'objectif de baisse des prix des carburants à la pompe, en inscrivant cet objectif dans une vision d'ensemble intégrant les autres considérations considérées comme légitimes : maintien de l'emploi et de l'activité économique dans la filière ; mise en œuvre d'une fiscalité adaptée aux contraintes de l'insularité et bénéficiant à des objectifs d'intérêt

général ; renforcement de la mobilité douce et des solutions de mobilité autres que le véhicule automobile individuel (transports collectifs route et chemins de fer) ; développement durable et transition énergétique).

Ainsi et par exemple, il convient de prendre en compte l'ensemble des paramètres et des enjeux des dispositifs de fixation de prix, pour que les acteurs insulaires de la filière dont les marges ont été jugées correctes et non abusives par l'Autorité de la Concurrence, ne pâtissent d'éventuels effets de bord d'un mécanisme de plafonnement des prix.

Il doit donc exister des temporalités différenciées, qui ancrent l'action publique dans un calendrier volontariste et progressif.

Le constat actuel est le suivant : en Corse, la cherté des carburants impose à tous un surcoût illégitime, alors que la précarité est durablement installée dans l'île. Le véhicule personnel reste souvent l'unique moyen de se déplacer et l'outil de travail incontournable pour de nombreux insulaires.

Les politiques alternatives à cette situation ne produiront pas d'effets significatifs dans le court terme.

Il convient donc, dans ce laps de temps, de garantir une maîtrise du coût de ce qui revêt incontestablement le caractère de produit de première nécessité.

Pour autant, la Collectivité de Corse a pour objectif stratégique de s'affirmer comme un territoire leader en matière de développement durable et de transition énergétique.

Cela implique notamment, y compris en matière de transports terrestres, la recherche de l'autonomie énergétique et de l'exemplarité environnementale, incarnée par le concept de transition écologique et énergétique, et d'organiser une diminution du recours aux carburants polluants.

C'est à ce titre que la programmation pluriannuelle de l'énergie de la Corse (PPE), approuvée par le décret n° 2015-1697 du 18 décembre 2015, établit les priorités d'actions pour toutes les énergies du point de vue de la maîtrise de la demande, de la diversification des sources, de la sécurité d'approvisionnement, du développement du stockage et des réseaux.

Pour que ces deux aspects d'une même trajectoire de développement convergent, il convient d'articuler notre action en plusieurs temps.

I – La densification des éléments d'analyse sur les modalités d'évolution du système à court et moyen terme

- ❖ **En matière de promotion d'un développement durable et de développement des mobilités douces :**

Une étude a été lancée, pour que soit élaboré un modèle de développement d'une offre individuelle en matière de transport routier « propre », autour de deux axes majeurs :

- La conception d'un modèle économique permettant la distribution sur l'île de bio-carburants et de carburants moins polluants, type SP95-E10. Ce carburant présentant des difficultés de transport, sa distribution en Corse supposerait la réalisation d'un mélange dans chacun des dépôts et le cas échéant une adaptation des stations-services. En l'absence d'un modèle économique cohérent, cette opération se traduirait par un surcoût supplémentaire alors que le prix du carburant en Corse est déjà plus élevé que sur le continent ;
- Le développement d'un programme d'accompagnement des détaillants, de nature à permettre une diversification de leur offre de service et l'augmentation de l'utilisation de véhicules hybrides (bio-éthanol, électriques, etc).

Les résultats sont attendus pour le mois d'Octobre.

❖ En matière d'impact sur l'activité économique des acteurs de la filière d'un mécanisme de fixation des prix :

Si l'amélioration du pouvoir d'achat des Corses constitue une priorité absolue, les dispositifs envisagés ne doivent pas déstabiliser le modèle économique des détaillants.

Une étude d'impact d'un dispositif de fixation des prix sur leur équilibre économique, à travers la modélisation des conséquences d'une rigidité en période d'augmentation ou de diminution du prix du baril a donc été commandée.

Le résultat de cette étude est attendu pour la fin du mois de septembre.

Les résultats de ces études devront être intégrés dans les travaux engagés pour mettre en place le nouveau système, travaux qui associeront bien sûr les professionnels du secteur.

Après étude, un mécanisme de compensation de pertes éventuelles devra être mis en place par les pouvoirs publics, qui devra nécessairement être financé par l'outil fiscal.

II – La demande de principe adressée au Gouvernement d'un cadre législatif et réglementaire adapté aux contraintes et besoins spécifiques de la Corse, en matière de fiscalité et de fixation des prix des carburants dans l'île.

Pour l'ensemble des interventions envisagées et parce que de trop

nombreuses demandes ont été formulées par notre institution sans jamais recevoir de suites concrètes, il convient de demander au Premier Ministre d'accorder un accord de principe à nos demandes et à la méthode de travail qui nous paraît seule de nature à permettre une action publique rapide, concertée et efficace.

Les modalités des discussions doivent nécessairement inclure une phase de concertation avec les acteurs de la filière économique.

Dès lors, les propositions contenues dans le présent rapport doivent s'entendre comme point de départ de discussions avec le gouvernement, avant toute prise de décision réglementaire et législative.

La Collectivité de Corse sera l'interlocuteur légitime du gouvernement et demande qu'un cycle de discussions avec les acteurs de la filière économique soit intégré au processus de décision, avant toute adoption d'un éventuel décret, aux côtés de l'Assemblée de Corse et des instances consultatives.

Un accord de principe sur ce point doit être obtenu sans délai et je vous demande de bien vouloir me donner mandat pour transmettre cette proposition de travail.

Appliquant systématiquement cette méthode, il s'agit aujourd'hui, en impliquant les acteurs en amont de chacune des décisions à intervenir, de solliciter du Gouvernement deux types d'intervention :

- Une intervention à titre conservatoire, pour fixer par décret pendant une période de six mois, les prix des carburants en Corse (article L. 410-2 du Code de commerce), en ayant pris soin de consulter les acteurs de la filière en amont de ce décret ;
- Cette période de six mois pourra être mise à profit pour mettre en place un système pérenne de fixation des prix et une fiscalité adaptée (demande de modification législative et réglementaire (article L. 4422-16 du CGCT))

Dans cet esprit et conformément à la délibération de l'Assemblée de Corse d'avril dernier, il est proposé de saisir le gouvernement de nos propositions, sur le fondement des paragraphes I et III de l'article L. 4422-16 du code général des collectivités territoriales qui dispose :

*« I. – De sa propre initiative ou à la demande du conseil exécutif, ou à celle du Premier ministre, l'Assemblée de Corse peut présenter des propositions tendant à modifier ou à adapter des dispositions réglementaires en vigueur ou en cours d'élaboration concernant les compétences, l'organisation et le fonctionnement de l'ensemble des collectivités territoriales de Corse, **ainsi que toutes dispositions réglementaires concernant le développement économique, social et culturel de la Corse.***

Les propositions adoptées par l'Assemblée de Corse en application de l'alinéa précédent sont adressées au président du conseil exécutif qui les transmet au Premier ministre et au représentant de l'Etat dans la collectivité territoriale de Corse

(...).

III - *De sa propre initiative ou à la demande du conseil exécutif, ou à celle du Premier ministre, l'Assemblée de Corse peut présenter des propositions tendant à modifier ou à adapter des dispositions législatives en vigueur ou en cours d'élaboration concernant les compétences, l'organisation et le fonctionnement de l'ensemble des collectivités territoriales de Corse, **ainsi que toutes dispositions législatives concernant le développement économique, social et culturel de la Corse.***

Les propositions adoptées par l'Assemblée de Corse en application de l'alinéa précédent sont adressées au président du conseil exécutif qui les transmet au Premier ministre et au représentant de l'Etat dans la collectivité territoriale de Corse (...).

Il est proposé à l'Assemblée de Corse de soumettre au Premier Ministre un processus en trois temps, qui tienne compte de plusieurs facteurs :

- Les contraintes inhérentes à tout processus législatif et réglementaire ;
- La nécessité d'impliquer l'ensemble des acteurs dans les discussions restant à mener pour finaliser les décisions envisagées ;
- Mais aussi l'urgence sociale à laquelle la Corse est exposée.

A – Dans le très court terme : la mise en place, à titre conservatoire, d'un mécanisme de fixation des prix intégrant, si nécessaire, des mesures de compensation pour les acteurs de la filière

L'Autorité de la Concurrence a préconisé, dans son rapport susvisé, de réglementer les prix sur les marchés des carburants en Corse, sur le fondement de l'article L. 410-2 du Code de commerce, lequel est ainsi libellé :

« Sauf dans les cas où la loi en dispose autrement, les prix des biens, produits et services relevant antérieurement au 1er janvier 1987 de l'ordonnance n° 45-1483 du 30 juin 1945 sont librement déterminés par le jeu de la concurrence.

Toutefois, dans les secteurs ou les zones où la concurrence par les prix est limitée en raison soit de situations de monopole ou de difficultés durables d'approvisionnement, soit de dispositions législatives ou réglementaires, un décret en Conseil d'Etat peut réglementer les prix après consultation de l'Autorité de la concurrence.

Les dispositions des deux premiers alinéas ne font pas obstacle à ce que le Gouvernement arrête, par décret en Conseil d'Etat, contre des hausses ou des baisses excessives de prix, des mesures temporaires motivées par une situation de crise, des circonstances exceptionnelles, une calamité publique ou une situation manifestement anormale du marché dans un secteur déterminé. Le décret est pris après consultation du Conseil national de la consommation. Il précise sa durée de validité qui ne peut excéder six mois. »

C'est à ce titre qu'est sollicitée auprès du Premier Ministre l'application de cet article à la Corse, pour une durée de six mois qui permettra de mesurer les conséquences réelles d'une maîtrise des coûts des carburants sur le niveau de vie de la population

insulaire.

Cependant, à elle seule, cette mesure paraît devoir avoir un impact limité sur la pression actuelle observée sur les ménages et sur l'économie.

Elle permettrait néanmoins d'agir pour éviter un surajustement en Corse par rapport à une future hausse du cours du pétrole, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Ce dispositif limité se verra accompagné de la mise en place immédiate, par la Collectivité de Corse, d'un fonds de garantie, de manière à ce qu'aucun impact économique négatif ne puisse compromettre les conditions d'activité des détaillants.

B – La demande d'un cadre législatif et réglementaire adapté : encadrement des prix et fiscalité adaptée

Les contraintes et spécificités objectivées en matière de distribution et de prix des carburants en Corse (au premier rang desquels l'insularité, le caractère captif du marché, l'indisponibilité de certains carburants, la situation de monopole dans l'approvisionnement, la structure du marché de distribution) contribuent à un prix du carburant structurellement plus cher en Corse que dans un territoire continental et génèrent des phénomènes de marché captif, des risques, réalisés ou pas, de surmarges de certains opérateurs.

Cette situation légitime et impose la mise en œuvre d'un dispositif législatif et réglementaire permettant de corriger l'inégalité de traitement à laquelle sont confrontés les citoyens insulaires par rapport à l'ensemble des citoyens dans les conditions d'accès à un produit de première nécessité.

Ce mécanisme doit combiner encadrement des prix et fiscalité adaptée. En effet, un mécanisme législatif dérogatoire de type « disruptif » ne peut être envisagé sans mobilisation du levier fiscal, seule de nature à justifier l'intervention publique dans le domaine de la fixation des prix, dans un système associant la gouvernance publique dont l'Autorité de la Concurrence évoque la création. Pour être complet et efficace, le mécanisme doit nécessairement comprendre un volet fiscal, dont les allègements ou les exonérations doivent s'accompagner des garanties de nature à assurer la répercussion de la diminution sur le prix acquitté à la pompe. L'outil fiscal est un élément fondamental à intégrer dans la stratégie d'encadrement des prix.

C'est également la configuration retenue dans les DROM, qui bénéficient à la fois de mesures de régulation voire de réglementation des prix et d'aménagements fiscaux.

1- Création d'un système de fixation des prix :

Il est ici rappelé qu'au visa d'une situation similaire, un mécanisme spécifique en matière de carburants a été mis en place sur l'Île de La Réunion.

Ce dispositif est codifié aux articles R.671-14 à R.671-22 du livre VI du code de l'énergie :

« Création Décret n°2015-1823 du 30 décembre 2015 - Art.R671-14

Dans le département de La Réunion, le préfet fixe les prix maximum des produits pétroliers dans les conditions prévues par la présente section. Ces prix sont calculés en fonction des coûts supportés par les entreprises et de la rémunération des capitaux ou, le cas échéant, de leur marge commerciale.

*Sous-section 2 : Dispositions relatives aux prix des produits pétroliers (Articles R67115 à R671-17)- **Article R671-15 I.** - Sont réglementés les prix :*

1° Des supercarburants sans plomb et gazoles ;

2° Du fioul domestique ;

3° Du pétrole lampant ;

4° Du gaz de pétrole liquéfié.

II. - Pour chacun des produits énumérés au I, le préfet fixe par arrêté :

1° Le prix maximum, hors taxes, des importations, hors passage en dépôt ;

2° Le prix maximum de passage en dépôt, hors taxes, pour les produits pétroliers et le prix maximum de passage en dépôt et d'embouteillage, toutes taxes comprises, pour les produits gaziers ;

3° Le prix maximum, toutes taxes comprises, de distribution au stade de gros et au stade de détail.

III. - Les prix maximum mentionnés au II sont :

1° Fixés le premier jour de chaque mois, pour tenir compte des modifications des prix hors taxes effectuées en application des articles R. 671-16 et R. 671-17 ;

2° Modifiés à tout moment pour tenir compte des variations des droits et taxes assis sur ces produits.

Article R671-16

Le prix des importations mentionné au 1° du II de l'article R. 671-15 tient compte :

1° Des coûts moyens des produits importés, calculés :

a) A partir des cotations de référence respectives sur les zones effectives d'approvisionnement, franco à bord, et du cours moyen du dollar, à l'exclusion de tout élément non coté ;

b) Sur les quinze premiers jours ouvrés et cotés du mois précédent.

Les cotations de référence, exprimées en dollars des Etats-Unis (USD), sont celles publiées par une société de cotation désignée par un arrêté des ministres chargés de l'économie, de l'énergie et de l'outre-mer, le cours du dollar est le cours publié au

Journal officiel de la République française ;

2° Du coût des assurances et du fret ;

3° Des coûts pertinents et dûment justifiés des entreprises concernées par l'importation, dont l'évaluation peut être modifiée une fois par an, en fonction de l'évolution de ces coûts, ainsi que des efforts de productivité réalisés par ces entreprises.

Une modification supplémentaire de cette évaluation peut intervenir dans l'année, en cas de circonstances exceptionnelles.

Article R671-17

Le prix maximum de passage en dépôt et d'embouteillage des produits, mentionné au 2° du II de l'article R. 671-15, peut être modifié une fois par an pour tenir compte de l'évolution des coûts pertinents et dûment justifiés ainsi que des efforts de productivité réalisés par les entreprises concernées. Une modification supplémentaire de ce prix peut intervenir dans l'année, en cas de circonstances exceptionnelles.

Sous-section 3 : Dispositions relatives à la distribution des produits pétroliers (Articles R671-18 à R671-19)

Article R671-18

Pour la distribution au stade de gros et de détail des produits pétroliers énumérés au I de l'article R. 671-15, un arrêté préfectoral fixe suivant une méthode précisée par un arrêté des ministres chargés respectivement de l'économie, de l'énergie et de l'outre-mer :

1° La marge de gros maximale, calculée à partir des coûts de distribution de ces produits jusqu'aux points de vente au détail ;

2° La marge de détail maximale, calculée à partir des coûts de distribution de ces produits au consommateur final dans les points de vente au détail.

La marge de gros mentionnée au 1° est déterminée au vu de documents transmis par les grossistes au préfet et justifiant la réalité des coûts exposés, notamment les coûts de transport. Parmi ces documents figurent obligatoirement un état récapitulatif des actifs bruts et des actifs nets affectés par chaque grossiste aux activités régulées de distribution de produits pétroliers et gaziers.

Il est tenu compte au stade de la distribution de gros des produits pétroliers énumérés au I de l'article R. 671-15 de l'effet volume induit par la dilatation des fluides due à la température ambiante, la comptabilisation des volumes de produits pétroliers en sortie d'entrepôt de stockage étant réalisée à la température de 15° C.

Article R671-19

Des modifications des marges de gros et de détail, mentionnées à l'article R. 671-18, peuvent intervenir une fois par an, en fonction de l'évolution des coûts pertinents et dûment justifiés, ainsi que des efforts de productivité réalisés par les entreprises concernées. Une modification supplémentaire de ces marges peut intervenir dans

l'année, en cas de circonstances exceptionnelles.

Sous-section 4 : Dispositions relatives aux activités de stockage de produits pétroliers (Articles R671-20 à R671-21)

Article R671-20

Un arrêté préfectoral établit la liste des installations de stockage de produits mentionnés au I de l'article R. 671-15 qui sont indispensables à la distribution de ces produits et qu'il serait impossible de reproduire par des moyens économiquement raisonnables. Les entreprises qui exploitent ces installations permettent aux opérateurs économiques d'y accéder dans des conditions non discriminatoires et pratiquent des prix orientés vers les coûts, incluant une rémunération raisonnable du capital.

Article R671-21

Les entreprises exerçant en monopole une activité de stockage de produits mentionnés au I de l'article R. 671-15 et qui sont en concurrence avec d'autres opérateurs sur des marchés connexes à cette activité de stockage transmettent chaque année au préfet un bilan et un compte de résultat séparés pour chacune de leurs activités exercées respectivement en monopole et en concurrence.

Sous-section 5 : Dispositions relatives à l'information du public (Article R671-22)

Article R671-22

Une fois par an, le préfet présente à l'Observatoire des prix, des marges et des revenus mentionné à l'article L. 910-1 A du code de commerce les évolutions de prix découlant de la mise en œuvre de la présente section, au regard des variations des cours des matières premières. Le président de l'observatoire invite à cette présentation les opérateurs des filières concernées.

L'Observatoire des prix, des marges et des revenus rend public, chaque année, les résultats globaux des entreprises du secteur, dans des conditions fixées par arrêté des ministres chargés respectivement de l'économie, de l'énergie et de l'outre-mer.

La commission spécialisée mentionnée à l'article R. 671-13 du présent code est informée des projets de modifications des prix prévues par la présente section.

Pour l'application des dispositions du présent article, un arrêté des ministres chargés respectivement de l'économie, de l'énergie et de l'outre-mer précise les éléments d'appréciation des coûts et de la productivité ainsi que la liste des justificatifs que les entreprises concernées sont tenues de transmettre au préfet. »

Une telle réglementation permettrait d'accorder aux différents opérateurs un profit raisonnable, de répercuter les variations de coûts opérationnels justifiables et d'ajuster les prix de vente aux variations des cours du pétrole.

La réglementation conduit à figer les marges à leur niveau observé au moment de la mise en place et de faire varier les taux de marge conformément à l'évolution des coûts observés aux différents maillons de la chaîne.

Dans le cas de la Corse, une application de l'encadrement réunionnais se traduirait

par des marges figées à leur niveau actuel, ce qui revient à figer l'écart de prix Corse-continent.

Toutefois, les études conduites par la Collectivité de Corse et l'Etat n'ont pas mis en évidence de surprofit ou de surmarge pouvant entraîner via une régulation une baisse de prix mécanique.

Même si une étude ultérieure devait objectiver un tel phénomène, l'ajustement mécanique ne dépasserait vraisemblablement pas l'ordre de grandeur d'1 c€/l compte tenu de la décomposition des marges décrite par Ecopa.

Une baisse des prix à la pompe à travers la réduction d'un écart Corse-continent ne peut être obtenue que par l'action concomitante d'une régulation des prix et d'une baisse de la fiscalité :

- Le poids des taxes représente 40 % du prix de vente TTC.
- Une baisse de la TVA de 13 % à 2,1 % permettrait de réduire le prix de vente de 10 %, soit un gain de 16 c€/l. Ce permettrait de « rendre » aux consommateurs 30 M€ et à l'ensemble de l'économie 47 M€.
- La suppression de la TGAP permettrait soit un gain d'environ 3 c€/l. Ce permettrait de « rendre » aux consommateurs 6 M€ et à l'ensemble de l'économie 10 M€.
- Une action cumulée permettrait d'abaisser les prix de 19 c€/l, avec un gain pour les consommateurs 36 M€ et à l'ensemble de l'économie 57 M€.

Il est à noter que le régime de fixation des prix proposé ne devrait avoir qu'une incidence mineure sur les recettes de cette nature à percevoir par la Collectivité de Corse dans la mesure où il contribuerait à maintenir un niveau de consommation qui a tendance à diminuer fortement en période d'augmentation du prix à la pompe.

Le niveau de TICPE constaté est proportionnel à la consommation et non pas au coût de la matière première, contrairement à la TVA :

« La TICPE est calculée proportionnellement au poids et au volume du produit au moment de sa mise en circulation ».

Toutefois, si un dispositif d'indemnisation en soutien à la filière devait être mis en place, à l'instar de l'option retenue en 2010 pour les Antilles, il appartiendrait à l'Etat de financer ce mécanisme.

2- Absolue nécessité d'une fiscalité adaptée

Comme évoqué dans le rapport du 30 avril dernier, seul un dispositif global tel que proposé par le Conseil exécutif de Corse permettrait une diminution concrète du prix des carburants à la pompe, articulé autour de quatre volets complémentaires et indissociables :

- présence de la puissance publique dans les instances des sociétés en situation dominante pour éviter tout abus de position dominante et toute surmarge ;
- mobilisation du levier fiscal pour, grâce au différentiel de fiscalité, atténuer les surcoûts incompressibles inhérents à l'insularité et à la structure du système économique insulaire ;
- mise en place d'un encadrement des prix pour veiller à la mise en œuvre des notions de « pris juste » et de « bénéfice raisonnable ».
- répartition d'une part du produit fiscal au bénéfice de la Collectivité de Corse, pour soutenir la mobilité verte, le développement responsable, et la lutte contre la précarité, y compris en matière de déplacements.

Rappelons que selon les simulations réalisées à la suite des constatations de la Conférence sociale, un allègement supplémentaire de la TVA et de la TGAP ou TIRIB permettrait de résorber l'écart de prix entre Corse et continent résultant en grande partie de ces facteurs. Une TVA à 2,1% combinée avec l'abandon de la TGAP/ TIRIB aboutirait à une baisse de prix TTC du SP95 de 18,6 c€/litre.

L'impact d'un allègement fiscal est conditionné par l'état de la concurrence dans la distribution : une concurrence imparfaite pourrait aboutir à une captation par les distributeurs de tout ou partie des allègements fiscaux accordés en Corse.

Un contrôle administratif des prix et des marges est donc un complément nécessaire aux allègements de la fiscalité.

C'est précisément le système mis en place outre-mer (décret dit Lurel).

III – La création d'un véritable Institut territorial de la statistique

La création d'un Institut Territorial de la Statistique, notamment titulaire des compétences des observatoires des prix et des marges créés dans les territoires ultra-marins, apparaît comme une nécessité.

Ces organismes bénéficient d'informations statistiques et comptables détaillées. Ils sont essentiels dans la mise en œuvre des dispositions réglementaires sur la régulation des prix des carburants.

A titre d'illustration, l'observatoire des prix, des marges et des revenus (OPMR) de La Réunion a une mission spécifique en matière de carburant et de gaz :

- mise en place d'une commission spécialisée qui doit être informée des projets de modifications des prix prévues par le décret n°2013-1315 du 27 décembre 2013 réglementant les prix des produits pétroliers ainsi que le fonctionnement des marchés de gros pour la distribution de ces produits ;

- information des pouvoirs publics sur les évolutions de prix découlant de la mise en œuvre de la régulation ;
- information du public avec présentation des résultats des entreprises du secteur.

Cette préoccupation de stabilisation des outils statistiques et d'optimisation de l'accès aux données a donné naissance, au-delà de la création d'un outil dédié sur la question des prix du carburant et de l'énergie, à la proposition de création d'un véritable Institut Territorial de la Statistique, validée en son principe à l'unanimité lors des échanges intervenus en session de l'Assemblée de Corse du 30 avril dernier.

Un rapport spécifique sur ce point sera présenté devant l'Assemblée de Corse, à brève échéance.

IV – La proposition de désigner des représentants de la Collectivité de Corse, en qualité de tiers observateur au sein des instances décisionnelles des Dépôts pétroliers de la Corse (DPLC)

Il est rappelé que le statut de tiers observateur n'équivaut pas à celui d'administrateur classique ou « indépendant », ni de membre du conseil de surveillance.

Aucun droit de vote n'y est associé.

Il permet néanmoins de bénéficier de toutes les informations auxquelles ont accès les actionnaires dans le cadre de leur participation statutaire à la vie de la société.

Cette proposition du Conseil exécutif de Corse, qui permet d'organiser un premier droit de regard sur une société privée occupant une situation monopolistique dans un secteur stratégique, a été avancée et débattue pendant les travaux de la Conférence sociale.

Elle a été validée par les participants, et acceptée par DPLC, en séance lors de la Conférence Sociale du 14 avril 2021 et par courrier le 23 avril suivant.

Il est proposé à l'Assemblée de Corse de valider le principe de cette participation en qualité de tiers observateur.

Il est proposé que la représentation de la Collectivité de Corse soit assurée par un membre du Conseil exécutif et par quatre représentants de l'Assemblée de Corse, permettant ainsi à chaque groupe d'être représenté.

Il est indiqué à l'Assemblée de Corse que le Conseil exécutif de Corse travaille actuellement sur les différents scénarii possibles d'évolution de la structure juridique et/ou économique de l'approvisionnement de la Corse en carburant aux fins d'exclure ou limiter au maximum les inconvénient ou risques générés par la situation actuelle de monopole.

Ces travaux seront présentés rapidement à l'Assemblée de Corse pour nourrir la réflexion de notre institution et préparer d'éventuelles évolutions.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.