



**DELIBERATION N° 21/087 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE
PRENANT ACTE DU RAPPORT D'INFORMATION RELATIF À L'AVIS DE
L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE SUR LE SECTEUR DE LA DISTRIBUTION
DE CARBURANT ROUTIER**

**CHÌ PIGLIA ATTU DI U RAPORTU D'INFURMAZIONE NANTU À L'AVISU DI
L'AUTURITÀ DI A CUNCURRENZA NANTU À U SETTORE DI DISTRIBUZIONE
DI U CARBURANTE STRADALE**

SEANCE DU 30 AVRIL 2021

L'an deux mille vingt et un, le trente avril, l'Assemblée de Corse, convoquée le 15 avril 2021, s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de M. Jean-Guy TALAMONI, Président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

Vannina ANGELINI-BURESI, Danielle ANTONINI, Guy ARMANET, François BERNARDI, Valérie BOZZI, Pascal CARLOTTI, Jean-François CASALTA, Mattea CASALTA, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Marcel CESARI, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Jean-Louis DELPOUX, Frédérique DENSARI, Santa DUVAL, Muriel FAGNI, Pierre-José FILIPPETTI, Laura FURIOLI, Pierre GHIONGA, Jean-Charles GIABICONI, Francis GIUDICI, Julie GUISEPPI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Paola MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Charles ORSUCCI, Julien PAOLINI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGO, Catherine RIERA, Marie SIMEONI, Pascale SIMONI, Jeanne STROMBONI, Julia TIBERI, Anne TOMASI, Petr'Antone TOMASI, Hyacinthe VANNI

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

Mme Véronique ARRIGHI à M. Romain COLONNA
M. François BENEDETTI à M. Pierre-José FILIPPETTI
M. François-Xavier CECCOLI à M. Pierre GHIONGA
Mme Catherine COGNETTI-TURCHINI à Mme Catherine RIERA
Mme Isabelle FELICIAGGI à Mme Valérie BOZZI
Mme Fabienne GIOVANNINI à Mme Nadine NIVAGGIONI
M. Michel GIRASCHI à Mme Pascale SIMONI
Mme Stéphanie GRIMALDI à Mme Santa DUVAL
M. Xavier LACOMBE à Mme Christelle COMBETTE
M. Paul LEONETTI à M. Pierre-José FILIPPETTI
M. Jean-Jacques LUCCHINI à M. Marcel CESARI
M. Pierre-Jean LUCIANI à Mme Santa DUVAL
M. Paul MINICONI à Mme Anne TOMASI

M. Jean-Martin MONDOLONI à Mme Marie-Thérèse MARIOTTI
M. François ORLANDI à M. Jean-Charles ORSUCCI
Mme Marie-Hélène PADOVANI à Mme Catherine RIERA
Mme Chantal PEDINIELLI à M. Jean-Louis DELPOUX
Mme Marie-Anne PIERI à Mme Marie-Thérèse MARIOTTI
M. Antoine POLI à M. Jean-Charles ORSUCCI
M. Pierre POLI à Mme Anne TOMASI
Mme Laura Maria POLI-ANDREANI à M. Romain COLONNA
Mme Rosa PROSPERI à M. Petr'Antone TOMASI
M. Joseph PUCCI à Mme Mattea CASALTA
M. Camille de ROCCA SERRA à Mme Christelle COMBETTE
Mme Anne-Laure SANTUCCI à M. Guy ARMANET

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le Code général des collectivités territoriales, titre II, livre IV, IVème partie, et notamment ses articles L. 3221-10-1, L. 3311-2, L. 4221-5, L. 4231-7-1, L. 4238-8, L. 4231-8-2, L. 4422-1 et suivants,
- VU** la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,
- VU** la loi n° 2021-160 du 15 février 2021 prorogeant l'état d'urgence sanitaire,
- VU** l'ordonnance n° 2020-391 du 1er avril 2020 visant à assurer la continuité de fonctionnement des institutions locales et de l'exercice des compétences des collectivités territoriales et des établissements publics locaux afin de faire face à l'épidémie de Covid-19,
- VU** le décret n° 2020-1257 du 14 octobre 2020 déclarant l'état d'urgence sanitaire,
- VU** le décret n° 2020-1310 du 29 octobre 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de Covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire et notamment son article 28,
- VU** la délibération n° 20/096 AC de l'Assemblée de Corse du 30 juillet 2020 portant prorogation du cadre général d'organisation et de déroulement des séances publiques de l'Assemblée de Corse prévu par la délibération n° 20/065 AC du 24 avril 2020,
- VU** l'avis n° 20-A-11 de l'Autorité de la concurrence relatif au niveau de concentration des marchés et son impact sur la concurrence locale,
- SUR** rapport du Président du Conseil exécutif de Corse,
- APRES** avoir accepté à l'unanimité, de délibérer sur ce rapport selon la procédure d'urgence dans des délais abrégés, (63 voix POUR),

APRES EN AVOIR DELIBERE

ARTICLE PREMIER :

PREND ACTE de l'avis de l'Autorité de la Concurrence n° 20-A-11 du 17 novembre 2020, dans son chapitre relatif à la distribution des carburants routiers en Corse.

ARTICLE 2 :

PREND ACTE du rapport du Président du Conseil exécutif de Corse joint à la présente délibération et des propositions qu'il contient.

ARTICLE 3 :

La présente délibération fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité de Corse.

Aiacciu, le 30 avril 2021

Le Président de l'Assemblée de Corse,



Jean-Guy TALAMONI

ASSEMBLEE DE CORSE

1 ERE SESSION ORDINAIRE DE 2021

REUNION DES 29 ET 30 AVRIL 2021

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

RAPORTU D'INFURMAZIONE NANTU À L'AVISU DI
L'AUTURITÀ DI A CUNCURRENZA NANTU À U SETTORE
DI DISTRIBUZIONE DI U CARBURANTE STRADALE

RAPPORT D'INFORMATION RELATIF À L'AVIS DE
L'AUTORITÉ DE LA CONCURRENCE 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

Considérant les revendications du mouvement dit « des Gilets Jaunes » et la crise économique et sociale traversée par la société corse, cristallisées dans l'île notamment sur la problématique de la cherté des carburants, le Président du Conseil Exécutif de Corse a proposé 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 Economique, Social, Environnemental et Culturel de la Corse, s'est réunie pour la première fois le 14 janvier 2019.

A l'issue de cette première rencontre, les travaux relatifs à ces deux thématiques ont été lancés 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 se sont réunis les 18 et 25 janvier et les 8 et 15 février derniers. Ces 8 réunions, en présence de la Collectivité de Corse, ont permis d'aboutir à une compréhension mieux affinée des mécanismes de formation des prix du carburant et des produits de consommation courante et d'ouvrir des pistes d'action.

Chaque groupe comportait en moyenne 35 participants de différents horizons : collectifs citoyens, « gilets jaunes », représentants syndicaux, professionnels des carburants, des transports et de la grande distribution.

Au total, 90 personnes ont travaillé pendant un mois depuis Portivechju, Aiacciu, Corti et Bastia.

Cette large consultation citoyenne et ce processus ont débouché sur l'adoption d'une résolution solennelle par l'Assemblée de Corse.

Parallèlement, la Préfète de Corse a commandé une étude sur le sujet à la Direction Générale de la Concurrence, Consommation et la Répression des Fraudes (DGCCRF), étude non communiquée à ce jour.

Sur le fondement de l'article L. 462-1 du Code du Commerce, le Gouvernement a sollicité l'Autorité de la Concurrence pour avis sur le niveau de concentration des marchés en Corse et son impact sur la concurrence locale.

L'Autorité de la concurrence a été saisie le 11 février 2019 (référence : 19/0009 A) par le Ministre de l'économie et des finances d'une demande d'avis relatif à la concentration économique en Corse et son impact sur la concurrence locale destiné à :

- porter un avis sur le degré de concentration économique tenant compte du rapport IGF de 2018 ;
- analyser les facteurs y contribuant.

L'avis établi par l'Autorité au terme de dix-huit mois d'instruction a pour objet d'analyser la situation et de formuler toute proposition utile dans quatre secteurs stratégiques impactant fortement la vie économique et sociale insulaire :

- la distribution de carburant routier;
- la distribution à dominante alimentaire ;
- le transport maritime ;
- la gestion des déchets.

Le rapport s'articule autour :

- d'un rappel des caractéristiques socio-économiques de la Corse et du choc COVID ;
- d'une série de constats sectoriels (renvoyant à des focus dédiés) susceptibles d'impacter les décisions et orientations de la Collectivité de Corse et les recommandations associées ;
- de constats transversaux sur le degré de concentration du tissu économique corse assortis de recommandations pour en assurer la régulation concurrentielle.

Le rapport de l'Autorité de la Concurrence confirme un niveau élevé de concentration des marchés étudiés, jugés « captifs » et émet une série de recommandations visant à faire évoluer favorablement la situation.

Par délibération en date n° 20/204 AC du 20 novembre 2020, l'Assemblée de Corse a souhaité rendre un avis sur les propositions formulées dans le rapport, prenant acte de l'existence d'une contribution (diagnostic + recommandations) établi par l'Autorité de la Concurrence.

Lors de sa session du 19 décembre 2020, l'Assemblée de Corse a demandé la publication de l'étude menée par la DGCCRF.

Le rapport de l'Autorité de la Concurrence du 17 novembre 2020 relatif au niveau de concentration des marchés en Corse et son impact sur la concurrence locale développe un constat sur de nombreux points convergent avec le diagnostic posé par les institutions et acteurs insulaires depuis plusieurs décennies.

Le coût des services relevant des quatre champs de l'étude est important, souvent supérieur voire très supérieur à la moyenne des prix dans des régions et territoires continentaux français, et résulte en partie de la concentration des marchés, rendant tout à la fois les consommateurs « captifs » et le périmètre des acteurs qui le font vivre rigide, obérant les chances de voir se libérer les jeux d'un marché exonéré des entraves actuelles.

Conformément à la proposition développée par le Président du Conseil exécutif de Corse devant l'Assemblée de Corse lors de la session de mars 2021, le second volet de la Conférence sociale a été organisé le 14 avril 2021, dans le respect du parallélisme des formes qui imposait de revenir devant les socio-professionnels et acteurs du secteur, afin de recueillir leurs avis pour donner suite au rapport de l'Autorité de la Concurrence. La qualité et la richesse des débats ont permis de prendre acte de positions ayant reçu un avis favorable unanime soumis pour débat à l'Assemblée de Corse et de faire évoluer la réflexion globale. L'intégralité des débats est retranscrite dans les procès-verbaux en cours d'établissement au moment de la rédaction du présent rapport.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le présent rapport consacré à la question de la distribution de carburant routier.

Concernant la problématique du coût des carburants, il convient de rappeler quelques données de base.

Les carburants consommés en Corse sont :

- le gazole / gazole non routier (GO/GNR) ;
- l'essence sans plomb 95 (SP95) ;
- le fioul domestique (FOD) ;
- le carburéacteur Jet A-1 ;
- le gazole pêche (GOP).

Conformément à la réglementation européenne, l'approvisionnement de la Corse s'effectue par l'intermédiaire de la société Dépôts Pétroliers de La Corse (DPLC), qui s'avère être le seul « stockiste » de carburants du territoire.

Il convient de préciser que Rubis Terminal en est l'actionnaire majoritaire (stockiste indépendant), les autres étant TOTAL et DELEK.

Les actionnaires ont confié la planification des approvisionnements en produits pétroliers des dépôts d'Aiacciu et de Lucciana à Rubis Énergie.

Les trois sociétés ont par ailleurs conclu des contrats d'affrètement avec la compagnie SEA TANKERS.

Les différents produits proviennent donc de la zone Fos-Lavera (DPF à Fos-sur-Mer et Pétro-Inéos à Lavera), seul port de la façade méditerranéenne française proposant ces produits en chargement navire.

En cas de difficulté (blocage du port de Fos-Lavera) empêchant le chargement de produits auprès des fournisseurs habituels, l'affréteur de DPLC (Rubis Énergie) pourrait charger sur d'autres ports (Espagne, Italie voire Sardaigne) sous un délai de deux semaines.

En Corse, DPLC exploite deux sites de stockage, de capacité respective de 16 150 m³ et 16 350 m³ mais de capacité exploitable compte tenu des « impompables » d'environ 14 396 m³ et 15 543 m³ :

- l'un sur la commune d'Aiacciu, couvrant environ le tiers des besoins de l'île.
- l'autre sur la commune de Lucciana, couvrant les deux tiers des besoins.

Les produits sont acheminés par voie maritime à partir de deux navires d'une capacité de 5 500 m³ de la société SEA TANKERS dont le nombre de rotations moyen annuel avoisine les 50 pour le dépôt de Lucciana et 30 pour le dépôt d'Aiacciu.

La période la plus chargée en termes d'approvisionnement en carburants est la période estivale (mois de juillet et août) qui représente pour certains produits près du quart des besoins annuels.

Les produits sont ensuite transférés par un sea-line associé à une canalisation terrestre (dépôt de Lucciana) depuis le point d'amarrage du navire au dépôt pétrolier ou directement par canalisation terrestre à partir d'un quai de déchargement (cas du dépôt d'Aiacciu).

Les principaux clients des dépôts pétroliers de Corse sont :

- les stations-service terrestres et maritimes ;
- les aéroports ;
- les revendeurs de fioul domestique.

La société DPLC ne possède aucun camion-citerne et n'effectue donc aucune livraison. Les clients doivent en conséquence venir s'approvisionner directement sur l'un des deux dépôts.

L'Observatoire Régional de l'Energie et des Gaz à Effet de Serre (OREGES de Corse) hébergé par l'Agence d'aménagement durable, d'urbanisme et d'énergie de la Corse (AUE), suit les importations de produits pétroliers avec le DPLC.

Les consommations de carburants représentent près de 50 % des consommations territoriales d'énergie primaires. Ces quinze dernières années, la forte croissance des importations de gazole (+ 59 %) et la baisse de celles de l'essence (- 33 %) se sont traduites en cumulé par une augmentation de plus de 40 ktep des importations de carburants, soit 19 % depuis 2001. Cette augmentation de la part du diesel traduit le soutien au niveau français à ce type de carburant qui a prévalu jusqu'à peu.

L'écart des prix observé entre le carburant SP95-E05 en Corse par rapport au prix appliqué sur le continent s'explique par plusieurs facteurs :

- **le surcoût matière**, dû à la différence entre le SP95-E05 livré sur le continent et celui livré au marché corse : celui livré sur le continent satisfait aux normes anti-pollution par incorporation d'éthanol en sortie de dépôt, lors du chargement par camions citernes pour transport secondaire vers les stations-services. En raison des interactions entre l'éthanol et l'eau présente dans les moyens de transport massif (pipeline, rail, tankers), cette incorporation ne peut avoir lieu plus tôt dans la chaîne d'approvisionnement.

L'éthanol pur ne pouvant être transporté vers la Corse, le SP95-E05 livré en Corse satisfait aux normes anti-pollution par incorporation en amont de chaîne de éthyl-tertio-butyl-éther (ETBE), un additif compatible avec le transport massif par voie

maritime. L'ETBE étant un composé plus cher que l'éthanol pur, cette différence de process génère un surcoût matière.

- **le surcoût du transport et passage en dépôt** : il correspond au transport par voie maritime vers la Corse, alors que les dépôts du continent sont approvisionnés par pipeline, par rail ou route. Il est estimé par la profession que le transport massif vers la Corse est environ 5 fois plus coûteux.

L'écart de coût dû au passage en dépôt résulte en Corse de l'absence d'effets d'échelle vis-à-vis des dépôts continentaux, qui traitent des volumes environ en moyenne 10 fois supérieurs, y compris en raison de l'obligation du maintien de deux dépôts à Lucciana dans le Cismonte et du Vaziu dans le Pumontu. Comme pour le transport massif, il est estimé que cette étape est environ 5 fois plus coûteuse en Corse que sur le continent.

- **le surcoût dû à la distribution** (grossistes et stations-services) tient à la spécificité du réseau corse. La marge brute des détaillants en Corse doit être située dans le contexte spécifique de la distribution insulaire. Le nombre de stations-services en Corse (130) est plus élevé à population et territoire comparables, correspondant à un maillage plus dense et un service de proximité. En 2018, une station-service en Corse desservait en moyenne 2 588 habitants.

Sur le plan générique et pour rappeler la philosophie qui guide l'action du Conseil exécutif de Corse dans tous les sujets où se confrontent intérêt général et problématiques de monopoles ou d'oligopoles dans des secteurs d'intérêt stratégique, qu'il s'agisse du domaine maritime, de la gestion des déchets, de l'exploitation des eaux d'Orezza ou du domaine des carburants, le point d'équilibre que doit s'efforcer de garantir la puissance publique en cas d'intervention d'opérateurs économiques privés est la recherche d'un **prix juste**, forgé en respectant la notion de **bénéfice raisonnable**, seule de nature à éviter les dérives, potentielles ou avérées, inhérentes à l'existence de marchés captifs ou de situations dominantes.

Cette nécessité doit être entendue par tous, de l'Etat pour la mise en œuvre de mécanismes spécifiques fiscaux et juridiques, aux opérateurs économiques, qui doivent accepter que la gouvernance publique vienne tempérer les simples lois du marché.

Afin de démontrer le bien-fondé et la cohérence des propositions envisagées par la Collectivité de Corse à la suite du rapport de l'Autorité de la concurrence, il importe de rappeler l'historique de l'appréhension de la problématique du coût des carburants par le Conseil Exécutif et l'Assemblée de Corse (I). L'analyse des recommandations de l'Autorité de la Concurrence est également nécessaire (II) pour comprendre le sens des premières propositions versées aux débats par le Conseil exécutif de Corse, qui tiennent compte des échanges ayant alimenté la seconde Conférence sociale organisée le 14 avril 2021 (PV en cours de rédaction au moment de la rédaction du présent rapport) (III).

Il importe en effet de rappeler que le débat de la session d'avril 2021 sera suivi, dans le courant de l'année, d'un cycle de travail initié par la Collectivité de Corse, en concertation avec l'Etat, l'Union Européenne, et les acteurs économiques et sociaux insulaires, pour finaliser des propositions de portée réglementaire et législative.

I- Le coût des carburants en Corse : une problématique ancienne, dont les représentants insulaires se sont emparés de longue date

S'il est toujours intéressant de disposer d'un diagnostic résultant du regard extérieur qualifié d'une autorité administrative, il est également nécessaire de revenir à l'étude historique d'une problématique que les représentants insulaires ont identifiée de longue date.

La cherté des prix des carburants imposée aux consommateurs corses a fait réagir leurs représentants depuis des décennies, sans que ce mécontentement ne débouche jusqu'à aujourd'hui sur une amélioration substantielle de la situation ou une modification structurelle du cadre législatif et réglementaire organisant la matière.

Avant d'analyser les propositions de l'Autorité de la Concurrence, il convient de rappeler le constat dressé par les acteurs de la vie publique corse.

Dès la session de l'Assemblée de Corse du 14 avril 1987, le diagnostic avait été posé : malgré un double avantage fiscal (réduction de la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers, dite TIPP, et réfaction de la Taxe sur la Valeur Ajoutée, TVA), le carburant coûtait un prix plus élevé au consommateur corse qu'à celui du continent : le prix moyen du litre de Super sur le Continent s'établissait alors à 4,78 F, lorsqu'en Corse il était de 4,85 F ou au-dessus.

Dans le contexte de l'époque, outre la saisine de l'Autorité de la Concurrence demandée au Gouvernement pour réaliser un diagnostic opposable aux décideurs nationaux, deux propositions avaient vu le jour, portant création d'un statut fiscal spécifique :

- que l'avantage sur la T.I.P.P. soit abandonné au bénéfice d'un fonds qui serait versé aux distributeurs en milieu rural ;
- que l'abattement sur la T.V.A. soit versé à un fonds régional d'équipement routier.

Ni statut fiscal, ni dispositif dérogatoire de ce type n'avait alors été mis en œuvre.

En 2015, 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.

Outre les objectifs de développement de l'offre de transport et les actions inscrites sur le thème de la mobilité, la PPE a traité l'aspect stratégique de la sécurité d'approvisionnement en carburants.

Plusieurs enjeux ont en particulier été identifiés : les capacités de stockage et consommation, la répartition des stockages et postes de dépotage, la distribution.

La priorité portait sur les capacités de stockage disponibles en saison estivale, étant entendu que le volume en-dehors de cette période paraissait suffisant au vu des

besoins, par rotation de 3 navires par mois contre 9 en période de flux tendus.

L'approvisionnement en carburants à partir de navires est soumis à des aléas (conditions de mer, pannes, grèves...) pouvant générer des situations de crises.

Même si la Corse n'a pas connu de rupture d'approvisionnement en stations-services depuis la crise nationale hydrocarbure d'octobre 2010, une augmentation des volumes de stockages renforcerait la sécurité d'approvisionnement en carburants, notamment pendant la saison touristique.

La PPE prévoit ainsi au cours de la première période 2016-2018 d'évaluer les améliorations possibles en termes de stockage (nature, volume et localisation) en intégrant les évolutions possibles des consommations de carburants. L'opportunité de capacités de stockage supplémentaires sera alors évaluée.

Outre l'intégration de nouveaux carburants, devra être étudié le modèle économique et fiscal optimal afin de distribuer en Corse du SP95-E10 comme sur le continent et poursuivre l'objectif d'autonomie énergétique, qui passe par le développement de politiques volontaristes coûteuses que pourrait financer avec plus d'efficacité une fiscalité des carburants adaptée au territoire.

Par une nouvelle délibération n° 16/203 AC en date du 6 septembre 2016, l'Assemblée de Corse approuvait un projet d'adaptation de la fiscalité des carburants.

Le constat mettait en exergue la fiscalité incitative mise en place sur les carburants, encourageant les consommateurs à utiliser une part de plus en plus importante de biocarburants SP95-E10 au détriment de l'essence SP95-E5 et du gazole, étant entendu que le carburant SP95-E10 n'est pas disponible en Corse.

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.

Les objectifs fixés dans le volet transport de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie de la Corse sont pris en compte par l'Assemblée, qui examine les pistes de réflexion proposées par le Président du Conseil Exécutif et lui donne mandat pour approfondir les scénarii avec les organismes insulaires et en lien avec les services de l'Etat.

L'objectif est alors de proposer un dispositif spécifique, par la voie du pouvoir de proposition dont dispose l'Assemblée de Corse à l'égard du Gouvernement.

Un triple enjeu justifiait pareille demande :

- Un enjeu d'équité fiscale, l'ensemble des régions bénéficiant d'une fiscalité incitative en la matière, à l'exception de la Corse ;
- Un enjeu environnemental : la fiscalité incitative en matière de carburants vise

à inciter le consommateur à utiliser un carburant plus propre, ce qui contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air ;

- Un enjeu financier : le coût imposé aux consommateurs a une incidence sociale directe, sur un territoire déjà exposé aux difficultés économiques et à un taux de pauvreté plus important qu'ailleurs.

Par ailleurs, le levier financier pourrait permettre de mobiliser les recettes issues de la fiscalité des carburants pour le financement de politiques publiques ambitieuses et au service de la protection environnementale, notamment à travers la PPE (Programmation Pluriannuelle pour l'Energie).

Les mesures proposées à droit constant par l'Assemblée de Corse étaient alors les suivantes :

- L'application de la majoration territoriale de la TICPE, choix écarté depuis 2013 (seule la région Poitou-Charentes a fait un choix analogue), ce qui représenterait une recette supplémentaire excédant les 7 millions. Pour ce faire, une délibération de l'Assemblée doit intervenir avant le 30 novembre de l'année précédant l'application du nouveau taux.
- Le développement de grands projets alternatifs à la mobilité automobile, en mobilisant tous les leviers des politiques publiques (aide aux investissements des EPCI pour la mise en place de projets de mobilité durable, mise en œuvre d'une politique renforcée d'aménagement de voies vertes ou voies douces et véloroutes à l'échelle insulaire, financer une politique de covoiturage à travers l'aménagement d'aires sur le territoire ; expérimenter des solutions de cabotage maritime ; développer des bornes de recharge en énergie renouvelable pour véhicule ; participer aux coûts de modernisation du train, etc).

D'autres pistes nécessitant une adaptation de la législation étaient également envisagées :

- l'élargissement de l'assiette de la tranche 2 de la TICPE par la mise en place de dispositions spécifiques, permettant l'affectation des recettes au-delà des grands projets d'infrastructures alternatifs à la route, au financement des actions prévues dans le volet transport de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie et en particulier introduire des dispositifs en faveur de mesures sociales ;
- l'évolution de la TGAP-TIRIB : ajustement du taux et ciblage plus incitatif en faveur du carburant disponible le moins polluant en Corse, vu que le SP95-E10 n'est pas disponible, en l'espèce le SP95-E10 sur lequel l'incitation fiscale pourrait utilement se reporter, au détriment du gazole, bien plus polluant ;
- la diminution des taux de TGAP- TIRIB à concurrence de la hausse induite par la majoration de la TICPE (soit environ 7 M€) ;
- l'application de la minoration de TGAP- TIRIB uniquement sur le gazole.

L'objectif à terme restait le transfert total de la fiscalité sur les carburants à la Collectivité Territoriale de Corse afin de tendre vers une fiscalité unique adaptée au contexte insulaire à l'image de la fiscalité des carburants dans les DOM.

La fiscalité des produits pétroliers et gaziers applicable en France est encadrée par

les directives européennes 2008/118/CE du 16 décembre 2008 relatives au régime général d'accise et 2003/96/CE du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité. Au plan national, elle est régie par les articles 265 et suivants du Code des douanes.

Elle se compose de 3 branches : la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits (TICP) pouvant faire l'objet d'une modulation, la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) et la Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP), devenue la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants (TIRIB).

- La TICPE n'est pas applicable dans les DROM où existent des taxes locales sur les carburants notamment la taxe spéciale de consommation, fixée par le conseil régional. En outre l'île bénéficie d'une réfaction de 1 c€/litre de la TICPE (article 265 quinquies du code des douanes).
- En matière de TVA, si la Corse bénéficie d'un taux réduit fixé à 13 % contre 20 % sur le continent, l'avantage ne se répercute pas sur les prix à la pompe, tenant en échec le volet incitatif de la disposition.
- La TGAP/ TIRIB est acquittée par les distributeurs sur les quantités d'essence et de gazole mis à la consommation qui contiennent une proportion de biocarburant inférieure aux taux fixés. A nouveau, la fiscalité ne peut être considérée comme un levier incitatif, vu l'absence d'offre alternative aux carburants consommés.

Faute de disposer de SP95-E10 à la pompe, les consommateurs corses ne peuvent bénéficier de la mesure issue de la Loi de Finances 2016, prévoyant pour les essences qui contiennent entre 5 % et 10 % de bioéthanol (SP95-E10) une baisse de 1 c€/litre et pour celles contenant jusqu'à 5 % de bioéthanol (SP95-E5/SP98) une hausse d'1 c€/litre.

Il s'agit là d'une double peine pour le consommateur insulaire.

En Corse, le SP95-E10 n'étant pas distribué, le consommateur insulaire subit une forme de surtaxation avec + 8 c€/l de gazole et + 7 c€/l de SP95, SP98, réduisant les options du consommateur entre l'application d'un malus ou bien aucun bonus.

Des propositions d'actions précises, à droit constant ou en mobilisant la faculté de proposition dont dispose l'Assemblée de Corse, existent de longue date et ont émané de la principale représentation politique insulaire. Si les majorités ont pu se succéder et l'appréhension de la problématique s'étoffer des données d'une société en constante évolution, les propositions formulées sont rationnelles et permettraient d'obtenir des résultats.

Disposer du levier fiscal semble en effet la garantie de pouvoir associer une gouvernance publique à la définition du « juste prix » et du « bénéfice raisonnable », par un mécanisme de péréquation qui permet de garantir un prix à la pompe tout en maintenant l'attractivité économique du secteur.

Il est également admis de façon unanime que toute mesure fiscale doit bénéficier de façon garantie à ses destinataires, en l'espèce au consommateur final et ne pas être captée par des acteurs de la chaîne de distribution.

II- Les recommandations formulées par l'Autorité de la concurrence en matière

de coûts des carburants en Corse

Si le rapport complet de l'Autorité a déjà été transmis aux membres de l'Assemblée de Corse, le diagnostic et les propositions qu'il met en exergue sont ci-dessous rappelés.

Le diagnostic de la situation insulaire a nécessité la prise en compte des spécificités géographiques du territoire, entraînant un « *faible développement des transports collectifs* » et une dépendance à l'automobile nécessairement en corollaire.

Malgré un taux de TVA applicable moins élevé que sur le continent, le prix à la pompe reste supérieur de + 6,7 % pour le gazole et + 5,3 % pour le SP95, par rapport au prix moyen appliqué sur le continent.

Des explications d'ordre structurel permettent d'expliquer cet état : « ***en raison de son insularité, la Corse est approvisionnée en carburants par voie maritime uniquement, ce qui augmente le prix final du carburant ; l'acheminement routier des carburants jusqu'aux stations-services est également plus onéreux, les reliefs montagneux allongeant les temps de transport ; la saisonnalité de la demande, liée à l'affluence touristique en été, induit enfin une gestion des stocks en flux tendus et entraîne des risques de contingentement à l'origine de surcoûts importants, les dépôts pétroliers de la Corse ont une faible capacité de stockage (30 000 m³ au total, répartis dans 2 dépôts, à proximité d'Ajaccio et de Bastia).*** »

Ce constat est cohérent avec celui formulé par l'Assemblée de Corse.

L'Autorité porte également un regard convergent sur la concentration des acteurs du marché : « ***Sur le plan concurrentiel, le secteur est par ailleurs très concentré : à l'aval, la vente au détail dans les stations-service se caractérise par un oligopole de trois réseaux de distribution : chacune des 133 stations-services de l'île est rattachée à l'un d'entre eux. Cette situation risque de perdurer, l'entrée de nouveaux concurrents étant soumise à des barrières à l'entrée importantes.***

En effet, d'une part, le développement de stations-service exploitées par les GMS ou de stations-service discount se heurte aux réticences des entreprises et des pouvoirs publics face au développement de ce mode de distribution en Corse. D'autre part, à l'amont, les dépôts pétroliers sont contrôlés exclusivement par une entreprise verticalement intégrée.

Celle-ci bénéficie d'un monopole de fait sur l'approvisionnement et le stockage des carburants en Corse et contrôle une « infrastructure essentielle » : ses dépôts sont un point de passage obligatoire à toute activité de distribution de carburant en Corse.

L'organisation actuelle de l'approvisionnement des carburants en Corse ne permet pas à un simple usager (s'il n'est pas actionnaire des dépôts pétroliers par ailleurs) de s'approvisionner directement auprès des fournisseurs de son choix.

Ces spécificités constituent une barrière à l'entrée sur le marché pour tout

nouvel acteur souhaitant s'approvisionner auprès de ses propres fournisseurs de produits pétroliers raffinés pour les distribuer en Corse. »

L'Autorité propose donc au législateur de mettre en place un dispositif particulier dit « *disruptif* », inspiré de l'article L. 752-27 du Code du commerce pour « ***permettre d'imposer des mesures correctrices structurelles en cas de préoccupations substantielles de concurrence, y compris en l'absence de la dominance, et à défaut, transposer dans ces territoires métropolitains le dispositif d'injonctions structurelles applicable en cas de position dominante*** », afin de tenir compte du niveau de concentration particulièrement élevé et au déficit de concurrence observé.

Lesdites mesures pourraient :

- permettre « *de réguler les structures et les conditions de fonctionnement limitant le libre jeu de la concurrence sur ces marchés de gros* » ;
- envisager de « *réglementer les prix 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 par décret en Conseil d'État après consultation de l'Autorité de la concurrence (en appliquant les dispositions de l'article L. 410-2 du Code du commerce).* »
- anticiper les difficultés à venir pour éviter une concentration excessive, en cohérence avec les études menées par la Commission européenne, en réformant les règles de contrôle des concentrations économiques et permettant à l'instance communautaire d'examiner « *sur renvoi des autorités nationales de concurrence des opérations qui ne seraient pas soumises à notification obligatoire* ».

L'Autorité suggère donc d'être dotée d'un pouvoir de se saisir d'office de l'examen d'opérations en deçà des seuils de contrôle « *susceptibles de poser des problèmes de concurrence (en particulier lorsqu'elles conduisent à la prise de contrôle d'infrastructures essentielles)* ».

Concrètement, l'autorité émet les recommandations suivantes :

➤ **Des mesures d'ordre structurel :**

- éviter le renforcement de la position de leader des deux acteurs du marché de la distribution au détail des carburants en réseau de stations-services en appliquant « *des mesures correctives à l'amont pourrait stimuler la concurrence et lever les freins dans l'accès aux marchés* », notamment en renforçant l'intervention des pouvoirs publics sur les décisions stratégiques des entreprises gestionnaires.

L'Autorité rappelle l'expérience de la construction et l'exploitation d'un pipeline entre la Seine-Maritime et en région parisienne, qui sur le fondement de la reconnaissance du caractère stratégique de l'infrastructure, a prévu :

- une approbation des statuts de la société d'économie mixte dédiée par décret en Conseil d'État ;
- l'agrément par les ministres compétents de l'élection du président de son conseil d'administration ;
- la désignation de deux commissaires du Gouvernement par arrêtés ministériels,

dotés de pouvoirs de contrôle, permettant de demander au conseil d'administration une seconde délibération « *lorsqu'ils l'estimaient utile et de s'opposer à ses décisions s'ils les jugeaient contraires à la politique de l'État en matière de transports de carburants et de combustibles.* »

Ce cadre juridique n'étant à l'heure actuelle pas prévu pour les installations de stockage de carburants, l'Autorité propose de le réformer pour le permettre.

- Compléter ce dispositif normatif par une intervention complémentaire de l'Etat, sur les tarifs pratiqués par les sociétés gestionnaires, intégrant des préoccupations en matière de concurrence et de protection des consommateurs.

➤ **Des mesures d'ordre conjoncturel :**

- Renforcer l'accessibilité aux dépôts de stockage dans l'île dans des « *conditions objectives, transparentes et non-discriminatoires* » aux distributeurs actuels ou potentiels ;
- Permettre à ces acteurs de s'approvisionner directement à l'amont, pour maîtriser les coûts d'achat ;
- Garantir dans les mêmes conditions « *un usage mutualisé des navires affréteurs entre tous les opérateurs pétroliers ayant accès aux dépôts de stockage* ».

➤ **Des mesures complémentaires :**

Dans l'hypothèse où les mesures évoquées ne seraient pas suffisantes, il pourrait être envisagé de réglementer les prix sur les marchés des carburants en Corse, sur le fondement de l'article L. 410-2 du Code du commerce, qui dispose que « *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'État peut réglementer les prix après consultation de l'Autorité de la concurrence* », en « *encadrant les marges des sociétés gestionnaires des infrastructures essentielles de stockage des carburants et des groupes qui les contrôlent* ».

Un tel dispositif a été mis en œuvre dans les départements d'outre-mer, l'Etat exigeant des grossistes qu'ils délivrent aux services de l'État des documents « *justifiant la réalité des coûts exposés ou encore que le mode de rémunération du capital des sociétés, ayant une activité de raffinage ou de stockage soumise à une réglementation des prix, fixé par arrêté interministériel* ».

➤ **Une mesure à écarter :**

L'Autorité a pris le parti d'écarter une proposition ancienne et récurrente de la Collectivité : un allègement de la fiscalité des carburants.

Les auteurs du rapport estiment qu'il ne s'agit pas là d'une mesure efficiente, le risque étant que pareil « *effort budgétaire supplémentaire ne soit jamais répercuté dans les prix payés par le consommateur final, mais capté par un surcroît de marge des opérateurs* ».

L'Autorité de la Concurrence s'appuie également sur le rapport de l'Inspection Générale des Finances sur l'économie corse : « *plusieurs éléments spécifiques au territoire corse peuvent contribuer à la captation de rente par les acteurs dominants. [...L]’application de taux de TVA réduits peut inciter les intermédiaires à privilégier le renforcement de leur marge plutôt qu’une répercussion complète sur le prix de vente à la consommation* ».

L'Autorité de la Concurrence propose au Gouvernement de modifier le cadre réglementaire et législatif pour permettre la mise en œuvre de ses recommandations.

Malgré l'intérêt du rapport de l'Autorité, l'Assemblée de Corse est bien sûr totalement libre de formuler un avis divergent sur certains aspects des mesures proposées et construire d'autres hypothèses de travail.

Par ailleurs, l'avis ne détaille pas la structure de coûts et les marges aux différents maillons de la chaîne de valeur de la distribution de carburant en Corse.

Ces constats rejoignent les travaux de la société ECOPA mandatée par la collectivité de Corse dans le cadre de la conférence sociale. Ce rapport détaille les principales composantes de l'écart de prix et révèle des spécificités du marché Corse maritime (surcoût dû au transport massif estimé à 1,7 c€/litre). En revanche, le rapport ne constate pas de surcoût lié au transport secondaire en camions citernes depuis les dépôts jusqu'aux stations-services. Enfin, le coût de la distribution s'explique principalement par la distribution de détail (stations-services) en Corse.

La marge brute des détaillants en Corse doit être située dans le contexte spécifique de la distribution insulaire. Le nombre de stations-services en Corse est plus élevé à population et territoire comparables, correspondant à un maillage plus dense, une topographie spécifique et un service de proximité. Le poids important du surcoût dû à la distribution dans le surcoût total des carburants peut donc être interprété comme le surcoût d'un sur-maillage répondant, pour partie au moins, à une géographie intérieure morcelée.

III- Les propositions du Conseil Exécutif de Corse

Si le diagnostic posé par l'Autorité de la concurrence peut être partagé sur de nombreux points, il paraît largement discutable que la plupart des solutions proposées soit adaptée aux contraintes insulaires.

Sur ce point comme sur l'ensemble des propositions, la position des acteurs de la Conférence sociale telle qu'exprimée le 21 avril sera systématiquement rappelée.

Une remarque liminaire s'impose : dans les propositions de l'Autorité de la Concurrence, la présence de la puissance publique est envisagée sous le seul prisme de représentants de l'Etat.

Il nous apparait évident que la Collectivité de Corse doit, elle aussi, être systématiquement présente, au même titre que l'Etat.

Seront ci-après rappelées les préconisations de l'Autorité de la Concurrence et les propositions du Conseil exécutif de Corse.

➤ Concernant les mesures d'ordre structurel :

- éviter le renforcement de la position de leader des deux acteurs du marché de la distribution au détail des carburants en réseau de stations-services en appliquant « des mesures correctives à l'amont pourrait stimuler la concurrence et lever les freins dans l'accès aux marchés », notamment en renforçant l'intervention des pouvoirs publics sur les décisions stratégiques des entreprises gestionnaires.

C'est à ce niveau que l'Autorité, rappelant l'expérience menée après-guerre pour la construction du pipeline entre la Seine-Maritime et la région parisienne, suggère la création d'une société d'économie mixte (SEM) dédiée, ce qui nécessiterait une modification législative pour être appliqué aux infrastructures de stockage de carburants.

L'idée d'une SEM en charge de cette problématique, eu égard au niveau de concentration constatée et des surcoûts qui pèsent sur le consommateur corse mérite d'être étudiée de près.

Rappelons que la SEM constitue la forme la plus ancienne et la plus répandue, de structures de portage d'un certain nombre de services publics et entre dans la catégorie des établissements publics locaux. Elles sont appréciées des collectivités pour leur polyvalence.

Les SEM sont des sociétés anonymes à capitaux mixte avec sept actionnaires minimum dont une personne privée et répondent aux modalités suivantes :

- Création par délibération des collectivités : les élus détiennent plus de la moitié des voix dans les organes délibérants ;
- Objet social : Aménagement, immobilier, exploitation de services ainsi que toute activité d'intérêt général ;

- La responsabilité incombe à la collectivité et non à l'élu mandataire (comme la SPL et la SEMOP).
- Aucune limite territoriale d'intervention.
- Les collectivités maîtrisent les orientations de la SEM par la présence des élus dans toutes les instances dirigeantes.
- Le personnel est de droit privé.
- Comptabilité privée
- Mises en concurrence dans les relations contractuelles avec les collectivités ou avec le privé
- La SEM est soumise à l'impôt sur les sociétés

S'il était envisageable de faire évoluer le cadre normatif pour permettre l'existence de pareille structure pour la gestion de stockage des carburants, **il est proposé à l'Assemblée de d'associer une gouvernance publique locale dans l'entité, et d'adjoindre à la représentation de l'Etat envisagée par l'Autorité une représentation de la Collectivité de Corse, à travers la présence d'élus du Conseil exécutif et de l'Assemblée de Corse.**

Cette représentation permettrait de vérifier que les marges effectuées par les acteurs exerçant une position de situation dominante, voire de monopole, par exemple dans le process de gestion des infrastructures de stockage des carburants, restent dans les limites qui pourraient être elles-mêmes fixées de façon réglementaire, pour éviter tout phénomène de surmarge.

Ce scénario, correspondant à la proposition de la Collectivité de Corse du schéma de représentation de la puissance publique (Etat et Collectivité de Corse), a reçu un avis a priori favorable des acteurs socio-économiques lors de la Conférence du 14 avril, y compris de la part des représentants des groupes RUBIS.

Dans l'attente de la mise en place d'une telle structure, il pourrait être sans délai envisagé d'accorder une place d'observateurs ou de censeurs à des représentants de la Collectivité de Corse, dans les conseils d'administrations des différents groupes.

- compléter ce dispositif normatif par une intervention complémentaire de l'Etat, sur les tarifs pratiqués par les sociétés gestionnaires, intégrant des préoccupations en matière de concurrence et de protection des consommateurs.

A nouveau, l'Assemblée de Corse pourrait soutenir l'idée d'une intervention publique en matière de fixation des prix, tout en redonnant sa place à l'Assemblée de Corse aux côtés de l'Etat.

S'il est du domaine de l'Etat, dans les conditions de procédure qu'énonce l'Autorité de la concurrence, de fixer les prix par voie d'arrêté en Conseil d'Etat, il est du ressort de l'Assemblée de Corse de participer au plus près des réalités à la proposition dudit prix et à la gouvernance des infrastructures, par l'intermédiaire d'un outil juridique à construire à titre de « mécanisme disruptif » qui pourrait prendre la forme d'une SEML.

En matière de régulation des prix, si l'option de la fixation par décret peut être

considérée comme une solution, c'est à la condition que les propositions en la matière émanent d'une structure locale dans laquelle les élus insulaires sont représentés, aux côtés de ceux de l'Etat.

La combinaison d'une présence de la puissance publique au sein des structures de distribution et de stockage et d'un mécanisme réglementaire d'encadrement des prix pourrait permettre d'éviter toute surmarge.

La garantie d'un prix le plus bas possible à la pompe pourrait être parachevée par un mécanisme fiscal permettant d'atténuer les surcoûts incompressibles inhérents à l'insularité et à la structure du marché insulaire, dès lors que ce mécanisme est construit pour veiller à ce la fiscalité particulière profite exclusivement à ses bénéficiaires recherchés.

➤ **Concernant les mesures d'ordre conjoncturel :**

L'Autorité suggère donc d'être dotée d'un pouvoir de se saisir d'office de l'examen d'opérations en deçà des seuils de contrôle « susceptibles de poser des problèmes de concurrence (en particulier lorsqu'elles conduisent à la prise de contrôle d'infrastructures essentielles) ».

Il apparaît incontestablement nécessaire de définir des seuils d'analyse de opérations de prise de contrôle ou d'accroissement des parts détenues par un même groupe adaptés aux réalités économiques de l'île.

Si l'expertise de l'Autorité de la concurrence est reconnue en la matière, il apparaît souhaitable d'associer systématiquement les représentants de la Collectivité de Corse à l'appréhension de ces opérations.

Une cohérence certaine en découle, dans le mécanisme global à mettre en place et permettant la présence de la puissance publique sur les marchés identifiés comme porteurs d'un risque de monopole, puissance publique qui s'incarne par l'Assemblée de Corse et par l'Etat.

- Renforcer l'accessibilité aux dépôts de stockage dans l'île dans des « conditions objectives, transparentes et non-discriminatoires » aux distributeurs actuels ou potentiels ;*
- Permettre à ces acteurs de s'approvisionner directement à l'amont, pour maîtriser les coûts d'achat ;*
- Garantir dans les mêmes conditions « un usage mutualisé des navires affréteurs entre tous les opérateurs pétroliers ayant accès aux dépôts de stockage ».*

Afin d'orienter les interventions sur le marché, aussi bien sur les aspects d'accessibilité aux infrastructures, de maîtrise des coûts d'achat et des garanties à apporter à des intervenants potentiels, la Collectivité de Corse a toute sa place et sa

pertinence pour être au cœur du dispositif dérogatoire à construire.

➤ **Concernant des mesures complémentaires :**

Dans l'hypothèse où les mesures évoquées ne seraient pas suffisantes, il pourrait être envisagé de réglementer les prix sur les marchés des carburants en Corse, sur le fondement de l'article L. 410-2 du Code du commerce, qui dispose que « 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'État peut réglementer les prix après consultation de l'Autorité de la concurrence », en « encadrant les marges des sociétés gestionnaires des infrastructures essentielles de stockage des carburants et des groupes qui les contrôlent ».

Un tel dispositif a été mis en œuvre dans les départements d'outre-mer, l'État exigeant des grossistes qu'ils aux services de l'État des documents « justifiant la réalité des coûts exposés ou encore que le mode de rémunération du capital des sociétés, ayant une activité de raffinage ou de stockage soumise à une réglementation des prix, fixé par arrêté interministériel ».

Cette proposition pourrait être soutenue dans les mêmes conditions que celles évoquées précédemment, à savoir la représentation de la gouvernance publique par la Collectivité de Corse et l'État.

Par ailleurs, le Conseil exécutif réitère sa proposition de création d'un outil statistique dédié.

Les lacunes statistiques actuelles ne permettent pas une analyse complète des problématiques ni la définition de politiques publiques pertinentes et adaptées à la réalité socio-économique de la Corse.

En outre-mer, des observatoires de prix et des marges ont compétence pour obtenir des informations statistiques et comptables détaillées et permettent de disposer d'éléments précis relatifs au niveau et à la structure des prix et des marges.

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 pour :

- la 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 ;

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

Sans cet outil, une régulation des prix paraît impossible en Corse. Une adaptation de ce dispositif pourrait donner à la Collectivité de Corse les pouvoirs accordés à ces observatoires. La Collectivité de Corse serait chargée de s'assurer de la mise en place d'un programme de suivi prenant en compte les enjeux d'harmonisation des méthodologies, de pérennité et de fiabilité.

Sur ce volet, la Conférence sociale du 14 avril s'est également prononcée favorablement.

➤ **Concernant la mesure à écarter :**

L'Autorité a pris le parti d'écarter une proposition ancienne et récurrente de la Collectivité : un allègement de la fiscalité des carburants.

Les auteurs du rapport estiment qu'il ne s'agit pas là d'une mesure efficace, le risque étant que pareil « effort budgétaire supplémentaire ne soit jamais répercuté dans les prix payés par le consommateur final, mais capté par un surcroît de marge des opérateurs ».

L'Autorité de la Concurrence s'appuie également sur le rapport de l'Inspection Générale des Finances sur l'économie corse : « plusieurs éléments spécifiques au territoire corse peuvent contribuer à la captation de rente par les acteurs dominants. [...] l'application de taux de TVA réduits peut inciter les intermédiaires à privilégier le renforcement de leur marge plutôt qu'une répercussion complète sur le prix de vente à la consommation ».

Il est proposé à l'Assemblée de Corse de ne pas partager l'avis de l'Autorité de la Concurrence sur ce point.

Le fonctionnement de la société insulaire et les réalités économiques ne peuvent être écartés au motif simple, réducteur et de ce fait incomplet, d'une absence de résultats constatés dans les prix pratiqués des allègements fiscaux jusqu'à présent appliqués.

Les demandes formulées dans la résolution solennelle adoptée à l'unanimité par l'Assemblée de Corse en février 2019 présentent une cohérence d'ensemble.

Il était demandé à l'Etat :

- d'ouvrir des négociations relatives à l'instauration d'un statut fiscal et social permettant, par exemple, de supprimer la TVA sur les carburants comme dans les outre-mer ;
- a minima, au titre de l'urgence sociale, un allègement de fiscalité en portant la TVA sur les carburants à 2,1 % combinée avec l'abandon de la

TGAP devenue la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants (TIRIB) ;

- de communiquer sans délai les résultats de l'enquête de concurrence actuellement en cours, complément nécessaire aux allègements de la fiscalité, ainsi que la mise en place d'un contrôle administratif des prix et des marges.

Le dispositif global proposé par le Conseil exécutif de Corse s'organise donc autour de quatre volets complémentaires et indissociables :

- présence de la puissance publique au capital 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 constations 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 certes conditionné à 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.

Un dispositif de prix administrés, similaire au « décret Lurel » applicable dans les outre-mer pourrait donc être envisagé dans le cadre demandé par la résolution solennelle.

Les décrets de 2013 établissent les règles de fixation des prix des produits pétroliers dans les cinq DOM en reprenant la méthodologie définie par les décrets de 2010 et 2012, maintenant la structure de prix à trois étages : prix des produits pétroliers, fiscalité, marges et prix de gros et de détail.

Les arrêtés de méthode du 5 février 2014, qui précisent les dispositions des décrets, modifient toutefois certains paramètres du calcul et changent les niveaux de rémunération des trois sociétés pétrolières (SARA aux Antilles-Guyane, SRPP à La Réunion et SMSPP à Mayotte).

Il serait opportun de proposer que la Corse puisse intégrer ce dispositif dérogatoire applicable.

Lors de la Conférence sociale du 14 avril 2021, il a été unanimement reconnu que le

levier fiscal était un outil à mobiliser, en l'entourant des garanties nécessaires pour qu'il soit favorable au consommateur, corollaire indispensable des mécanismes juridiques dérogatoires envisagés.

➤ **Concernant des mesures spécifiques :**

En sus des propositions ci-dessus présentées, d'autres champs d'investigation mériteraient d'être explorés et, si l'Assemblée en valide le principe, présentés sous la forme de rapports distincts :

- ❖ Une étude portant d'une part sur les conditions de création d'un modèle économique susceptible de permettre une distribution des carburants disponibles sur le continent, dans des conditions financières et environnementales favorables aux intérêts insulaires et d'autre part sur les perspectives qu'offre l'introduction progressive des biocarburants ou agrocarburants, produits à partir de matériaux organiques non fossiles, provenant de la biomasse (cultures ou les végétaux). Sur ce second volet, il convient de préciser que de tels biocarburants pourraient venir en complément de combustible fossile, sans pouvoir s'y substituer pour l'heure (faible rendement des agrocarburants issus d'huiles nécessité de modification industrielle pour l'adaptation des moteurs). Mais il est reconnu par les autorités administratives qu'il s'agit là du principal levier à mobiliser pour respecter l'obligation fixée par l'Union Européenne des 10 % de présence des d'énergie renouvelable dans les transports.
- ❖ le développement d'un programme spécifique d'accompagnement des détaillants, qui représentent un secteur professionnel dynamique en termes d'emploi et de vitalité économique et qui pourraient être amenés à fournir de nouveaux services (par exemple recharge des batteries de voitures électriques, etc), dans le cadre des objectifs fixés par la PPE et l'opportunité pour la Corse de se doter d'un « corridor électrique ».
- ❖ l'étude des conditions de transformation de Corsica Statistica en un véritable Institut Territorial de la Statistique, qui permettrait au territoire insulaire de disposer de données directes, non retraitées au niveau national et corrigées des spécificités géographiques et économiques pertinentes.

A ces actions locales et sectorisées doivent succéder des mesures plus structurelles.

Si un mécanisme législatif dérogatoire de type « disruptif » devait être retenu, il devrait nécessairement prévoir d'associer la Collectivité de Corse aux dispositifs mis en place. La mobilisation du levier fiscal est 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.

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.

Seule l'alliance des deux mécanismes, juridique et fiscal, semble à même de permettre une action efficace et durable sur les prix.

De même, le principe de la présence de la puissance publique dans le fonctionnement des marchés sujets au monopole, avancée notamment par le

Conseil exécutif de Corse dès la crise des Gilets Jaunes, a reçu une large adhésion des participants à la Conférence sociale du 14 avril 2021.

Les formes juridiques de cette représentation, y compris par exemple la création d'un Service d'Intérêt Economique Général (SIEG), doivent faire l'objet d'une étude juridique approfondie.

Ces mesures doivent s'accompagner d'une lisibilité et d'une fiabilisation de l'information, notamment économique et financière : cela passe par la création d'un véritable Institut Territorial de la Statistique.

Enfin, **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.

L'objectif poursuivi reste plus que jamais celui d'améliorer le pouvoir d'achat des Corses.

Au vu des délais incompressibles liés à la mise en œuvre de nouveaux mécanismes, l'idée de renforcer le dispositif transitoire de fonds social mis en place a également été évoquée : elle a reçu l'adhésion de certains opérateurs économiques à l'occasion de la Conférence Sociale du 14 avril 2021.

Je vous prie de bien vouloir prendre acte du présent rapport d'information.