



# ETUDE SUR LES PRIX DES CARBURANTS EN CORSE



2012

*Rapport définitif*



# Sommaire

<b>1</b>	<b>SYNTHESE MANAGERIALE.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>ETAT DES LIEUX DE LA FILIERE .....</b>	<b>5</b>
2.1	MONOGRAPHIE DU SECTEUR D'ACTIVITE.....	5
2.1.1	<i>Les transports et les déplacements en Corse.....</i>	5
2.1.2	<i>Evolution du marché du carburant en Corse.....</i>	8
2.1.3	<i>Organisation de la filière de distribution de carburant.....</i>	11
2.1.4	<i>La fiscalité pétrolière en France et le cas particulier de la Corse.....</i>	14
2.2	CARTOGRAPHIE DES ACTEURS DE LA DISTRIBUTION DE CARBURANT EN CORSE.....	16
2.2.1	<i>L'approvisionnement.....</i>	16
2.2.2	<i>Le transport de carburant.....</i>	17
2.3	ANALYSE DU FONCTIONNEMENT DES DEPOTS .....	20
2.3.1	<i>Organisation des Dépôts Pétroliers de la Corse .....</i>	20
2.3.2	<i>Caractéristiques des dépôts pétroliers .....</i>	21
2.3.3	<i>Projet en cours.....</i>	26
2.4	CARTOGRAPHIE DU RESEAU .....	27
2.4.1	<i>Taille du réseau de distribution corse.....</i>	27
2.4.2	<i>Enseignes et statuts des stations service .....</i>	27
2.4.3	<i>Répartition géographique des stations service.....</i>	28
2.4.4	<i>Capacités et volumes des stations services .....</i>	29
2.4.5	<i>La particularité du Fioul Domestique.....</i>	31
2.5	COMPARAISON SPATIALE DES PRIX .....	32
2.5.1	<i>Précisions sur la méthode utilisée.....</i>	32
2.5.2	<i>Les conclusions de l'enquête.....</i>	33
<b>3</b>	<b>ANALYSE COMPARATIVE AVEC D'AUTRES TERRITOIRES .....</b>	<b>42</b>
3.1	COMPARAISON ENTRE LA CORSE ET LE DEPARTEMENT DES HAUTES PYRENEES .....	42
3.1.1	<i>Les Hautes Pyrénées, un département avec des contraintes logistiques fortes.....</i>	42
3.1.2	<i>Description de la chaîne de distribution du carburant.....</i>	42
3.1.3	<i>Prix observés en Hautes Pyrénées .....</i>	45
3.2	COMPARAISON ENTRE LA CORSE ET LA SARDAIGNE .....	48
3.2.1	<i>Description de la chaîne de distribution du carburant.....</i>	48
3.2.2	<i>Les prix des carburants en Sardaigne.....</i>	50
<b>4</b>	<b>DESCRIPTIF DU MECANISME DE FORMATION DES PRIX .....</b>	<b>52</b>
4.1	RAPPEL DE LA DEMARCHE DE TRAVAIL.....	52
4.1.1	<i>Comparaison entre un prix théorique et un prix observé .....</i>	52
4.1.2	<i>Reconstitution des marges de distribution .....</i>	52
4.1.3	<i>Analyse de la part de chaque poste de coût dans le prix du carburant.....</i>	52
4.2	COMPOSITION DU PRIX DU CARBURANT A LA POMPE.....	52
4.2.1	<i>Prix du produit.....</i>	52
4.2.2	<i>Coûts logistiques.....</i>	53
4.2.3	<i>Taxes et diverses réglementations .....</i>	54
4.2.4	<i>Marges de distribution.....</i>	55
4.2.5	<i>Part de chaque poste de coût dans le prix à la pompe .....</i>	55
4.3	EVOLUTION DU PRIX A LA POMPE EN CORSE ET DANS LE DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE .....	57
4.3.1	<i>Le prix à la pompe du gazole (€/litre TTC).....</i>	57
4.3.2	<i>Le prix à la pompe du SP95 (€/litre TTC).....</i>	59
<b>5</b>	<b>POIDS DU CARBURANT ET DU FIOUL DANS LE BUDGET DES MENAGES .....</b>	<b>61</b>
5.1	RAPPEL DE LA DEMARCHE DE TRAVAIL.....	61
5.2	CONCLUSIONS SUR LE POIDS DU CARBURANT ET DU FIOUL DANS LE BUDGET DES MENAGES CORSES.....	61
5.2.1	<i>Ciblage de la population interrogée.....</i>	61
5.2.2	<i>Usage de la voiture par les ménages corses interrogés .....</i>	63
5.2.3	<i>Part du carburant dans les budgets des ménages.....</i>	63
5.2.4	<i>Utilisation du fioul domestique .....</i>	64

## Synthèse managériale

- *Des tendances de consommation de carburant en Corse comparables à celles du continent*

La consommation de carburant en Corse suit les tendances observées sur le Continent : une croissance de la consommation de gazole importante et une diminution de la consommation de SP95 liées à la diésélisation du parc automobile. A compter de 2008, alors que la consommation de gazole stagne sur le continent, celle-ci continue à augmenter pour la Corse ce qui s'explique par une croissance plus importante du parc de véhicules particuliers en Corse que sur le continent.

Alors que la consommation de fioul domestique ne cesse de décroître sur le continent, elle est en augmentation régulière en Corse en raison de l'utilisation plus importante de cette énergie pour le chauffage.

- *L'avantage fiscal de la Corse sur le carburant est partiel*

La Corse bénéficie d'une TVA et d'une TICPE réduite. Ces différents avantages impactent le prix TTC du carburant de -6,6% pour la TVA et, pour la TICPE de -0.025€/litre HT pour le gazole et -0,035€ HT pour le SP95 au premier trimestre 2012. En revanche, la Corse est fiscalement pénalisée par l'impossibilité technique de satisfaire à l'obligation d'incorporation des biocarburants. De ce fait, les distributeurs corses payent la TGAP qu'ils répercutent sur le prix de vente du carburant. L'impact de la TGAP sur le prix HT est de 0,04€/litre pour le gazole et de 0,05€/litre pour le SP95.

- *Des contraintes d'exploitation fortes dimensionnant le coût des carburants en Corse*

Le **transport primaire et les modalités de déchargement** des navires sont des opérations logistiques très complexes qui génèrent donc des coûts d'exploitation supérieurs. En effet, pour Bastia il n'existe pas de quai pétrolier mais un « sea-line » reliant le navire au dépôt. En cas de mauvaise météo, le navire ne peut décharger et l'armateur facture des indemnités pour l'immobilisation du navire.

On estime à 0,18€HT/litre l'impact du transport primaire sur le prix du carburant.

Deux projets en cours d'étude risquent de complexifier davantage les opérations de déchargement : un éloignement du sea line de Bastia rendant les opérations de déchargement encore plus sensibles aux conditions météorologiques. A Ajaccio, le remplacement du quai pétrolier par un sea line en cours d'étude soumettrait les opérations de déchargement aux mêmes contraintes que celles rencontrées à Bastia.

Les **coûts d'exploitation des dépôts corses** sont supérieurs de 0,014€HT/litre sur le prix à la pompe par rapport à ceux observés sur les dépôts du continent. Cette différence s'explique par les nombreuses contraintes d'exploitation des dépôts.

La vétusté du dépôt de Lucciana entraîne des coûts de maintenance élevés.

L'inadéquation des capacités de certains bacs à la demande complexifie l'organisation des dépôts. Ceux-ci fonctionnent toute l'année en flux tendus pour le gazole et le SP95. Un contingentement est régulièrement mis en place pour éviter les risques de ruptures. Cela impacte très fortement les distributeurs qui doivent s'approvisionner ailleurs, ce qui induit des coûts de transport important

La très forte saisonnalité de l'activité influe sur le fonctionnement des dépôts dont les équipes sont surstaffées ce qui représente un coût de fonctionnement important. Cela qui renchérit les coûts d'exploitation.

Enfin, la faiblesse des volumes en sortie, liée à la taille réduite du marché ; ne permet pas d'amortir tous les coûts de maintenance et de fonctionnement des dépôts.

**Le transport secondaire** est également soumis à de fortes contraintes d'exploitation en raison de la très forte saisonnalité de la demande générant des coûts d'exploitation non amortis en basse saison, de la géographie et du caractère limité du marché qui ne permet pas d'optimiser les tournées de livraison.

En effet, **les stations service**, pourtant bien équipées en termes de taille et qualité de stockage, se font livrer par des quantités faibles car elles ont peu de sortie et une trésorerie ne leur permettant pas de s'approvisionner par gros porteurs

- *Une absence de la GMS ou de réseaux Low cost permettant de tirer les prix à la baisse*

Cette absence peut être expliquée par le fait que la Corse est un marché limité du fait de sa géographie. Les distributeurs ne peuvent donc pas espérer développer de volumes supplémentaires à ceux existants. En pénétrant sur le marché corse, les investisseurs de la grande distribution peuvent craindre une réaction immédiate de la concurrence et de ce fait ne pas atteindre les volumes nécessaires pour compenser la baisse des marges unitaires.

- *Des prix comparables au réseau traditionnel du continent*

Les écarts de prix entre stations corses et stations des Bouches du Rhône (réseau traditionnel seulement) sont au maximum de 0,06€/l TTC ce qui est relativement faible<sup>1</sup>.

On remarque de manière générale une faible amplitude de prix entre les stations corses.

Les changements de prix n'interviennent pas nécessairement à l'occasion d'une nouvelle livraison. Cela signifie donc que les exploitants ne déterminent pas systématiquement leur prix en fonction de leur coût d'approvisionnement. Cela entraîne donc une faible élasticité des prix. Les baisses de prix entre le 24 février 2012 et le 09 mars 2012 dans les stations des Bouches du Rhône n'ont pas été observées dans les stations corses.



---

<sup>1</sup> Ecart maximum constaté tous produits confondus sur les 3 dates de l'enquête

# 1 Etat des lieux de la filière

## 1.1 Monographie du secteur d'activité

### 1.1.1 Les transports et les déplacements en Corse

#### 1.1.1.1 Les infrastructures de transport en Corse

La Corse dispose d'un réseau routier composé en grande partie de routes départementales. La particularité du réseau routier corse réside dans l'absence d'autoroutes.

Tableau : réseau routier et ferroviaire	et	
	Corse	France métropolitaine
Superficie (km <sup>2</sup> )	8 680	675 417
<b>Densité du réseau routier (km de route/km<sup>2</sup>)</b>	<b>2,06</b>	<b>1,70</b>
Longueur du réseau autoroutier	-	8 950
Longueur des routes nationales (km)	572	11 800
Longueur des routes départementales (km)	3 643	377 000
<b>Densité du réseau ferroviaire (km de voies/km<sup>2</sup>)</b>	<b>39,15</b>	<b>23,07</b>
Longueur des voies ferrées (km)	222	29 273

Source : Vialtis Consulting International sur la base des données du MEDDTL

Le réseau routier corse est relativement dense.

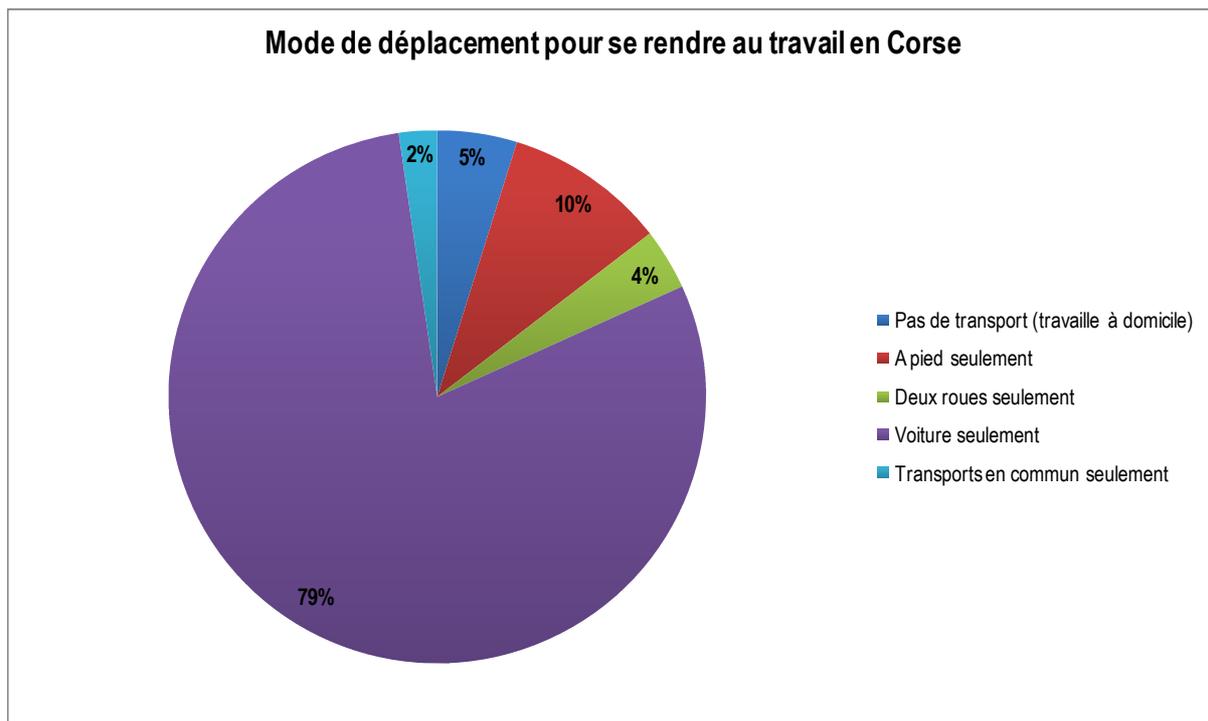
La géographie montagneuse de l'île rend les déplacements plus complexes. Les trajets sont plus longs et plus coûteux.

Si le réseau ferroviaire est dense également, la voiture reste le moyen de déplacement privilégié.

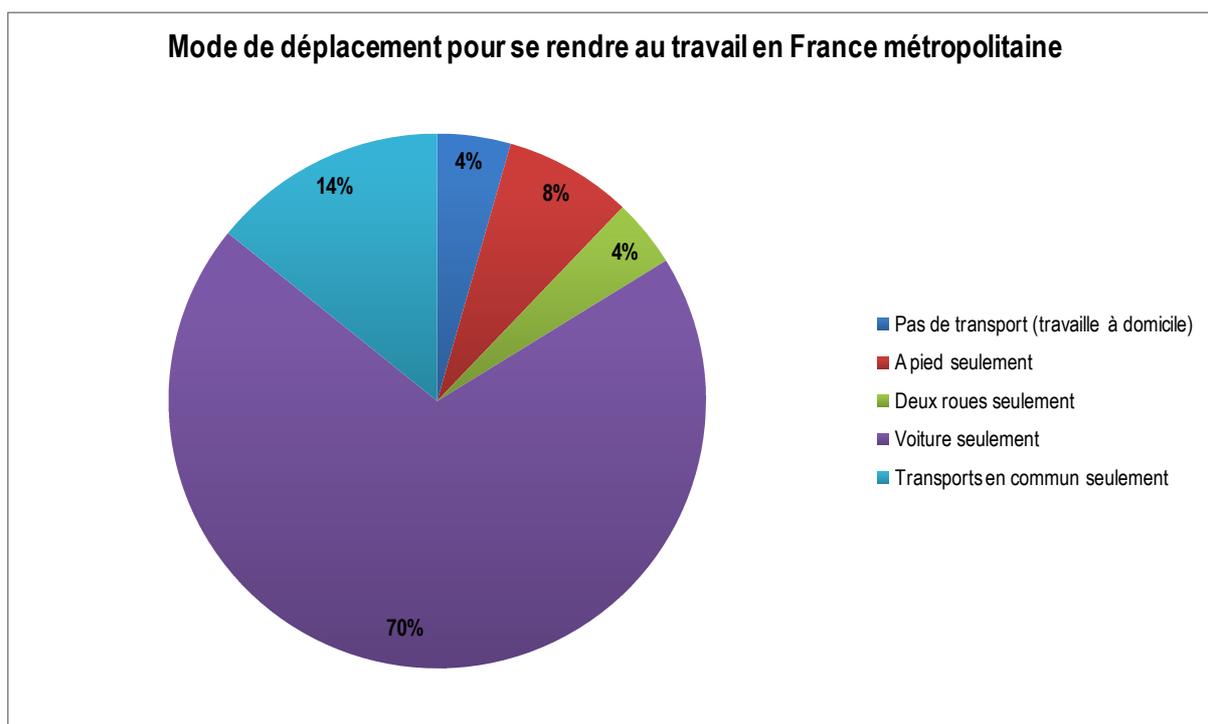
#### 1.1.1.2 Les déplacements pour se rendre au travail

L'examen des déplacements domicile –travail montre que l'usage de la voiture est largement généralisé.

Alors qu'en France métropolitaine, 14% des actifs utilisent les transports en commun, ce chiffre est de 2% pour la Corse.



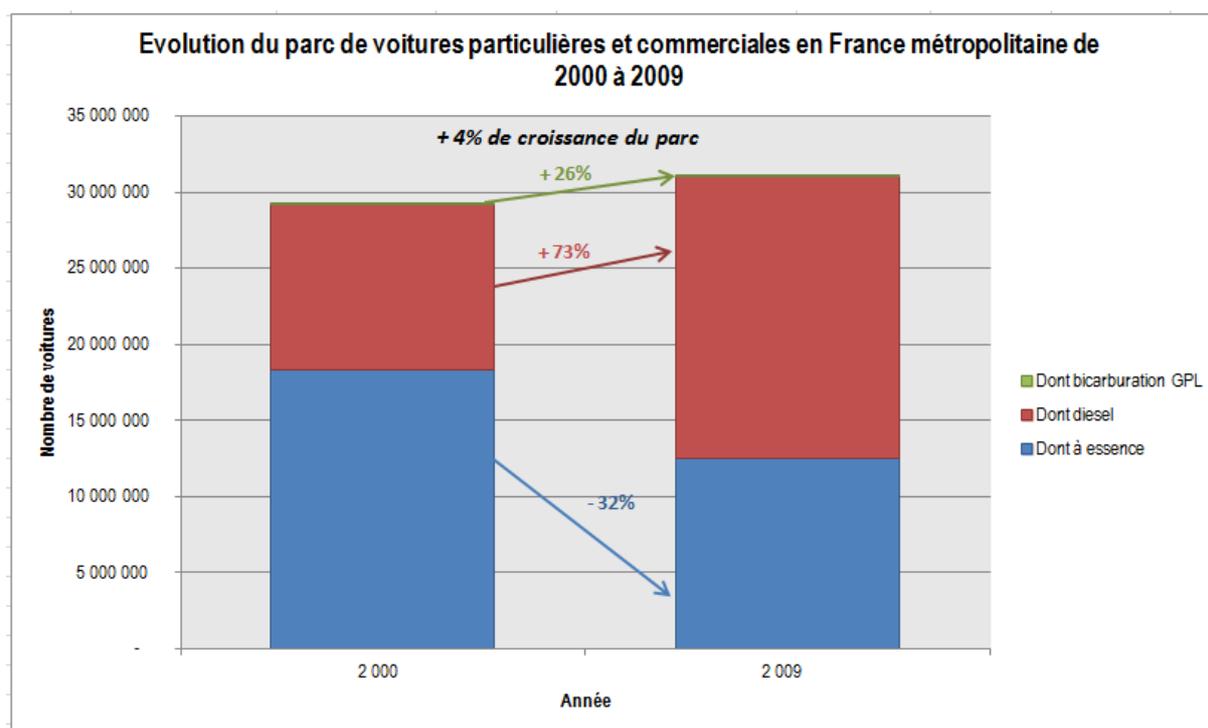
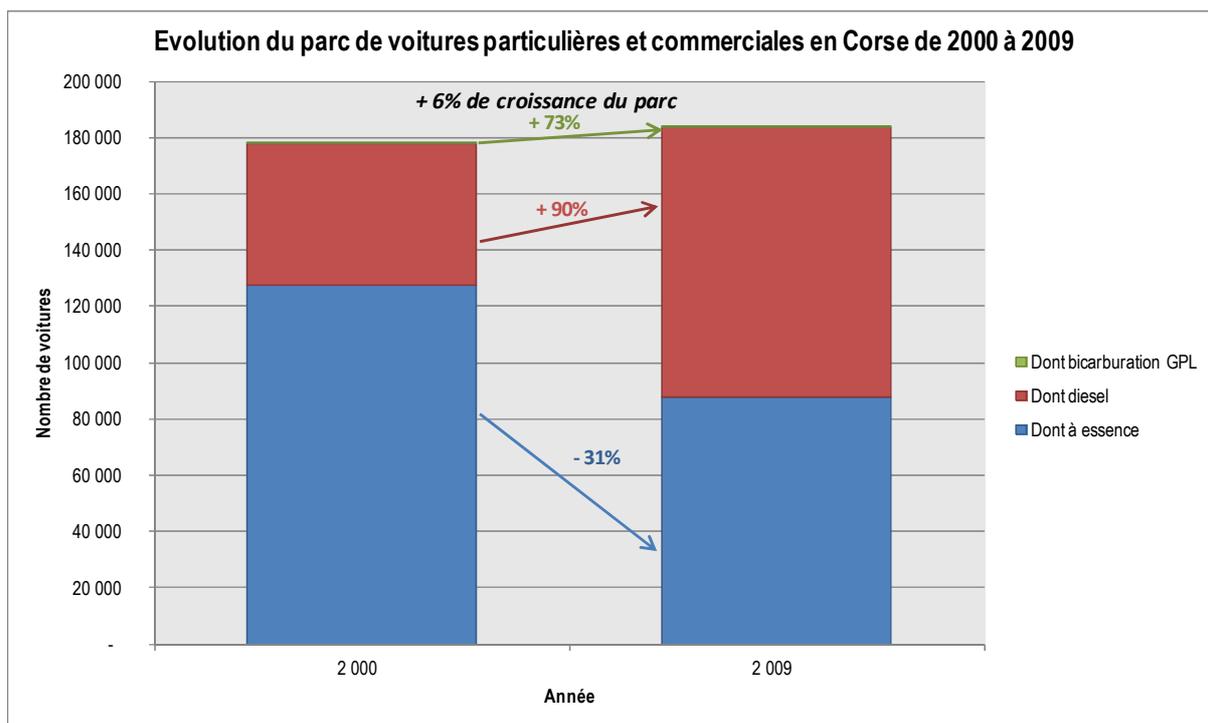
Source : Vialtis Consulting International sur la base des données de l'Insee



Source : Vialtis Consulting International sur la base des données de l'Insee

#### 1.1.1.3 Evolution du parc routier de 2000 à 2009

Le nombre de voitures particulières par habitant en Corse est assez élevé par rapport au chiffre constaté en France métropolitaine. En effet, on recense en Corse 1 voiture pour 1,64 habitant contre 1 voiture pour 2,09 habitants en France métropolitaine.

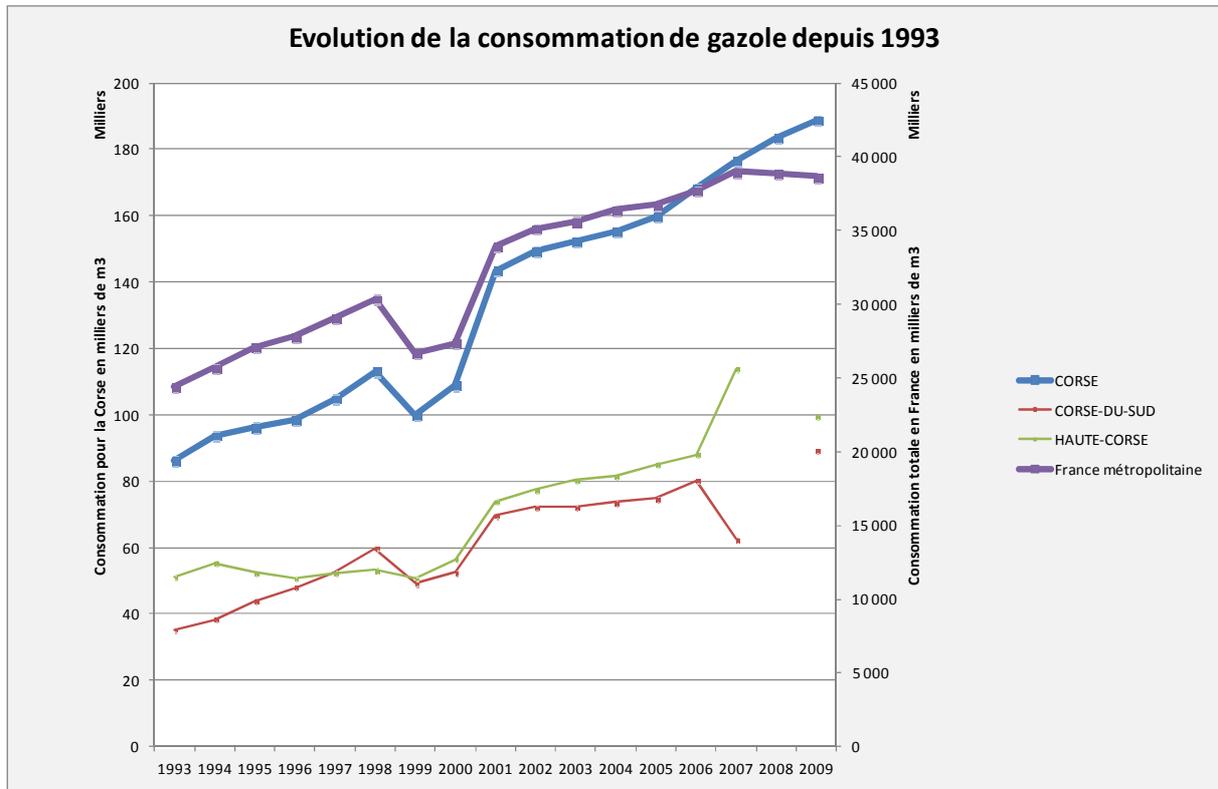


L'évolution du parc de voitures particulières et commerciales suit des tendances identiques pour la Corse et le Continent. **Celles-ci sont néanmoins plus marquées pour la Corse :**

- Une croissance de 6% du parc de voitures entre 2000 et 2009 (contre 4% sur le continent)
- Une croissance du parc de voitures diesel de 90% entre 2000 et 2009 (contre 70% sur le continent)
- Une diminution de 31% du parc de voitures essence entre 2000 et 2009 (contre - 32% sur le continent)

- Une croissance de 73% du parc de voitures GPL entre 2000 et 2009 (contre 26% sur le continent)

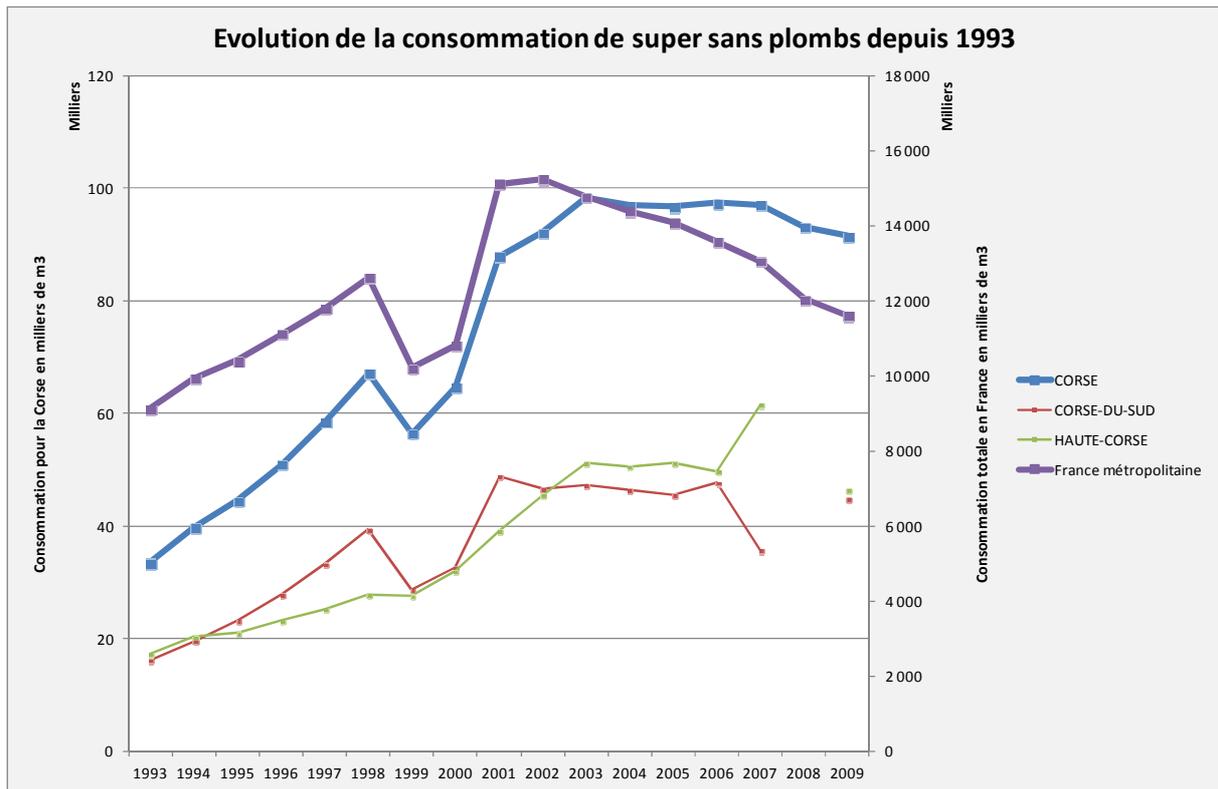
### 1.1.2 Evolution du marché du carburant en Corse



Source : Vialtis Consulting International sur la base des données fournies par le CPDP

La forte et régulière augmentation de la demande de gazole en Corse est aussi constatée sur le continent. Elle correspond à une tendance de fond générée par la « Diésélisation » du parc automobile français.

Ce phénomène s'explique par une fiscalité plus avantageuse sur le gazole que sur les essences et des constructeurs automobiles nationaux qui ont historiquement développé de petits moteurs diesel.

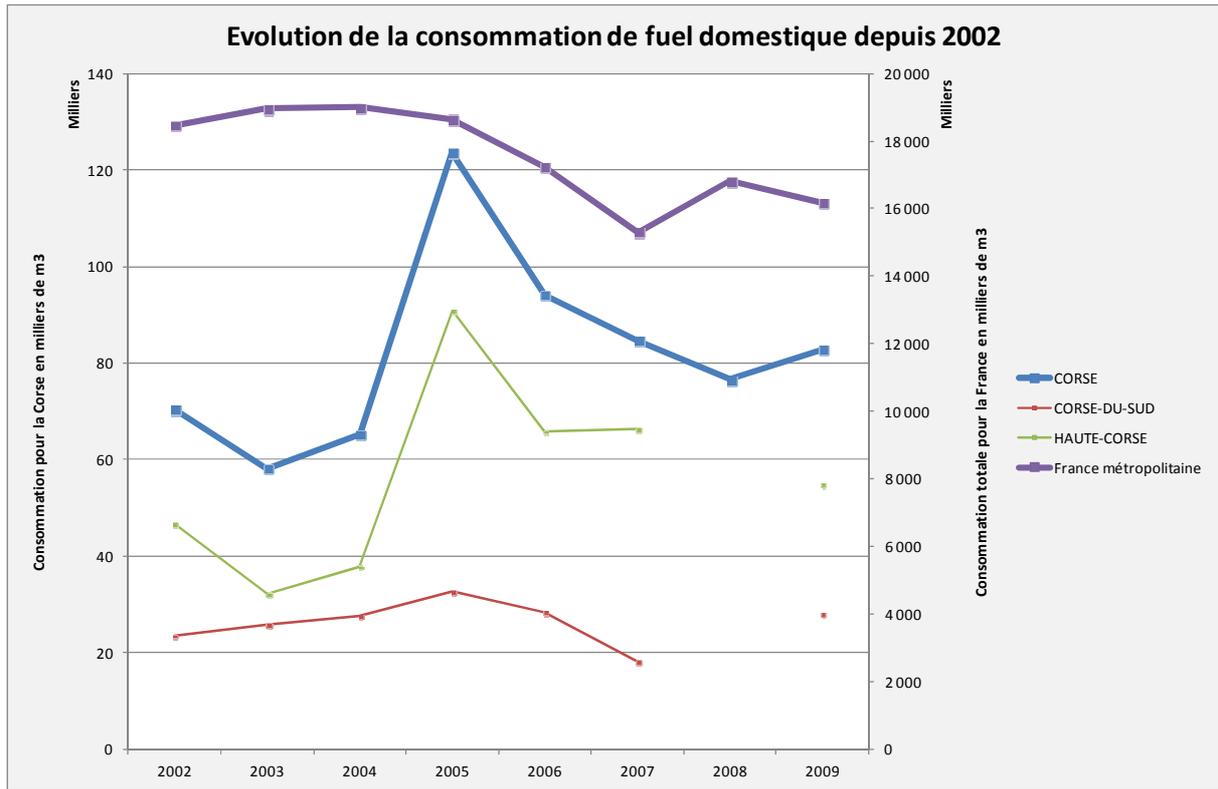


Source : Vialtis Consulting International sur la base des données fournies par le CPDP

La baisse enregistrée sur les essences s'explique par la diésélisation du parc français de véhicules légers, mais aussi par les performances des nouveaux moteurs ayant entraîné de plus faibles consommations.

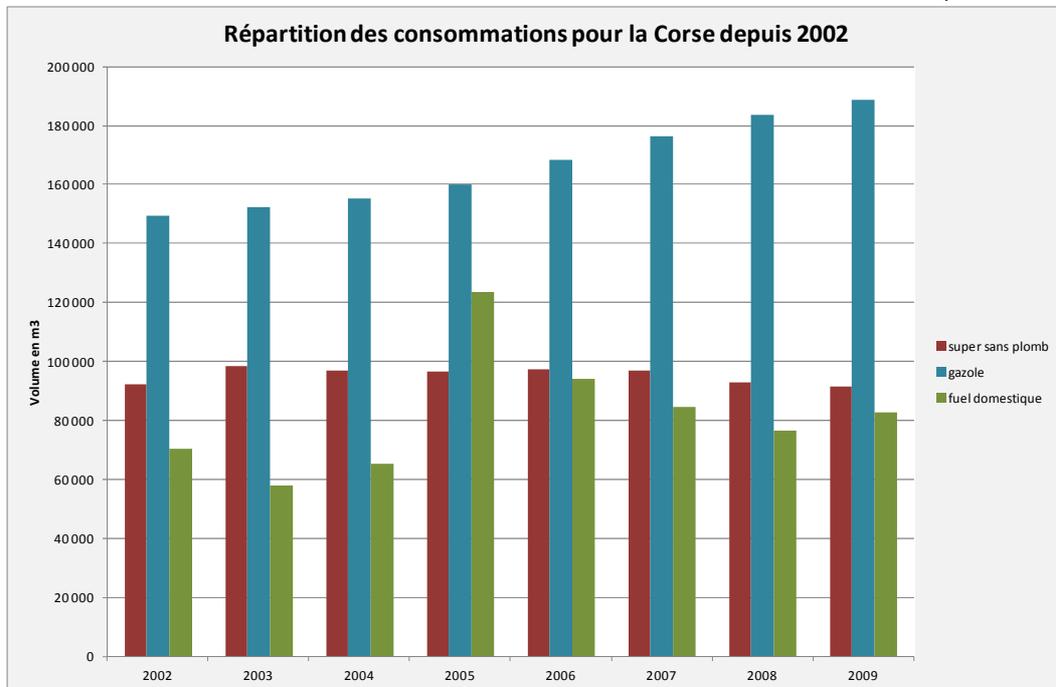
Il faut noter toutefois que la baisse enregistrée en Corse est moins marquée que sur le continent. Cela s'explique peut être par l'importance en Corse du parc de voitures de location utilisant du SP95.





Source : Vialtis Consulting International sur la base des données fournies par le CPDP

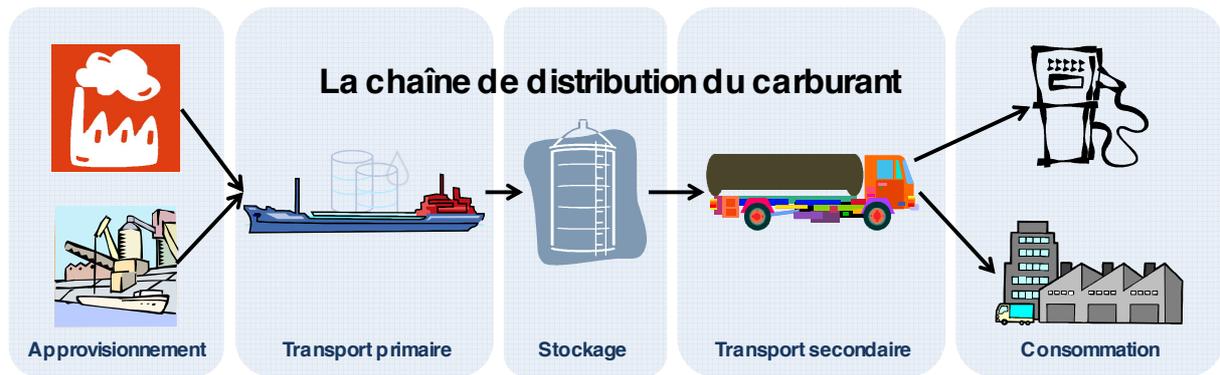
La demande de Fuel Oil Domestique (FOD) en Corse est décorrélée de celle constatée sur le continent, avec toutefois de fortes variations existant en 2005. Ce phénomène peut s'expliquer par un accès aux autres types d'énergie plus coûteux et moins facile que sur le continent, notamment pour le Gaz de ville.



Source :

Vialtis Consulting International sur la base des données fournies par le CPDP

### 1.1.3 Organisation de la filière de distribution de carburant



Source : Vialtis Consulting International

#### 1.1.3.1 Approvisionnement

Les points d'approvisionnement en produits raffinés peuvent être de 3 ordres :

- La raffinerie. Dans la logistique pétrolière de Méditerranée, les raffineries françaises sont situées à Berre (Raffinerie LyondellBasel), Fos-sur-mer (Raffinerie ESSO Saf), à Lavéra (Raffinerie Ineos), à Chateauneuf les Martigues (Raffinerie Total).
- Le port pétrolier. Le port pétrolier français approvisionnant les régions méditerranéennes est celui de Fos sur mer

Les acteurs impliqués à ce maillon de la chaîne peuvent être les suivants en fonction du lieu de prise du produit :

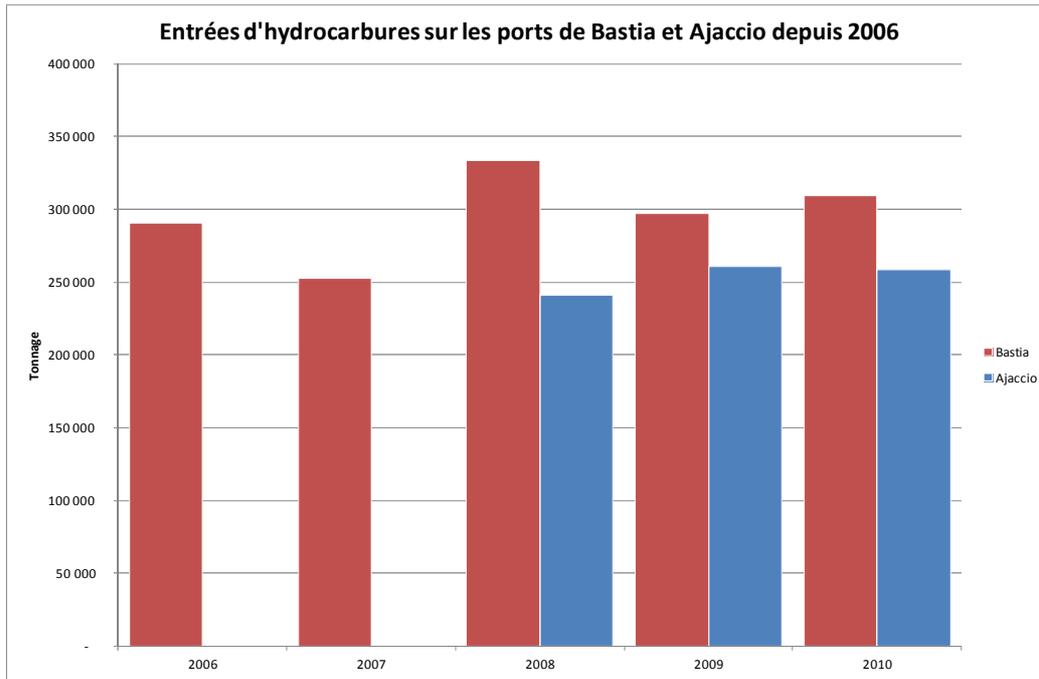
- Le raffineur. Sur le pourtour méditerranéen français, les raffineurs présents sont Total, Esso, Ineos, Lyondell Basell.
- Les entrepositaires agréés. Il s'agit d'un importateur de produit pétrolier qui a des capacités de stockage en propre ou en location. Ces entreprises ont un statut fiscal et douanier leur permettant d'importer des produits pétroliers. Ces entrepositaires sont par exemple Thévenin-Ducros, Bolloré, Ginouvés, Dyneff.

On peut citer également les sociétés de courtage en produits pétroliers pouvant intervenir comme intermédiaires.

#### 1.1.3.2 Transport primaire

Le transport primaire concerne le transport entre le lieu de production ou d'importation et le lieu de stockage du produit. En fonction des incoterms utilisés, le transport primaire est sous le contrôle de l'approvisionneur ou du destinataire responsable du stockage du produit.

Concernant la Corse, le transport primaire est principalement réalisé par barges de mer depuis le port de Fos-sur-Mer jusqu'aux ports de Bastia et Ajaccio.



Source :

Vialtis Consulting International sur la base des données fournies par les CCI

### 1.1.3.3 Stockage

Le stockage des produits raffinés est réalisé dans des dépôts intermédiaires contrôlés par des sociétés gestionnaires de dépôts.

Concernant les acteurs intervenant dans le stockage des produits raffinés, on distingue :

- Les entrepositaires agréés (cf. partie sur l'approvisionnement). Ceux-ci détiennent des capacités de stockage en propre ou les louent. Dans tous les cas, ils sont propriétaires des produits et ce sont eux qui négocient les approvisionnements auprès des raffineurs.
- Les sociétés gestionnaires de dépôts (Exemple : Dépôt Pétrolier de Fos, Dépôt Pétrolier de La Corse). Ces sociétés sont propriétaires des infrastructures et responsables de la gestion de celles-ci. Elles louent des capacités de stockage à des entrepositaires agréés. Ces sociétés peuvent être indépendantes ou avoir parmi leurs actionnaires des pétroliers ou des entrepositaires agréés.

On peut citer également les sociétés de courtage en produits pétroliers pouvant intervenir comme intermédiaire.

### 1.1.3.4 Transport secondaire

Le transport secondaire concerne le segment de transport depuis les dépôts de stockage vers le lieu de consommation ou de distribution finale du produit : la station service ou le client direct (transporteurs, industriels...).

Ce segment de transport est contrôlé par les sociétés distributrices de combustibles et carburant. Ces entreprises sont en charge de la distribution finale du produit qu'elles achètent aux entrepositaires ou raffineurs et revendent aux stations service ou clients finaux. Dans certains cas ces sociétés disposent de moyens de transport en propre. Le cas échéant, elles font appel à des sociétés de transport spécialisées dans les hydrocarbures.

Les distributeurs de carburant proposent, dans la grande majorité des cas, un "prix rendu", c'est-à-dire incluant le transport du gazole entre le dépôt et le site de livraison.

### 1.1.3.5 Consommation

Les lieux de consommations sont de deux ordres :

- Clients directs : certains consommateurs (industriels, agriculteurs, transporteurs) disposant de cuves de stockage peuvent réceptionner des produits pétroliers en « Vrac » depuis les dépôts de stockage jusqu'à leur site.
- Stations services : on distingue différents types de stations service selon la nature de la propriété et de la gestion de celles-ci.

	COCO	CODO	DODO	DOCO
<b>Nom</b>	Company Owned Company Operated	Company Owned Dealer Operated	Dealer Owned Dealer Operated	Dealer Owned Company Operated
<b>Propriété</b>	Pétrolier	Pétrolier	Indépendant	Indépendant
<b>Gestion</b>	Pétrolier	Indépendant	Indépendant	Pétrolier
<b>Type de relations</b>		Contrat de marque ou mandat	Possibilité de contrat de marque	

Source : Vialtis Consulting International

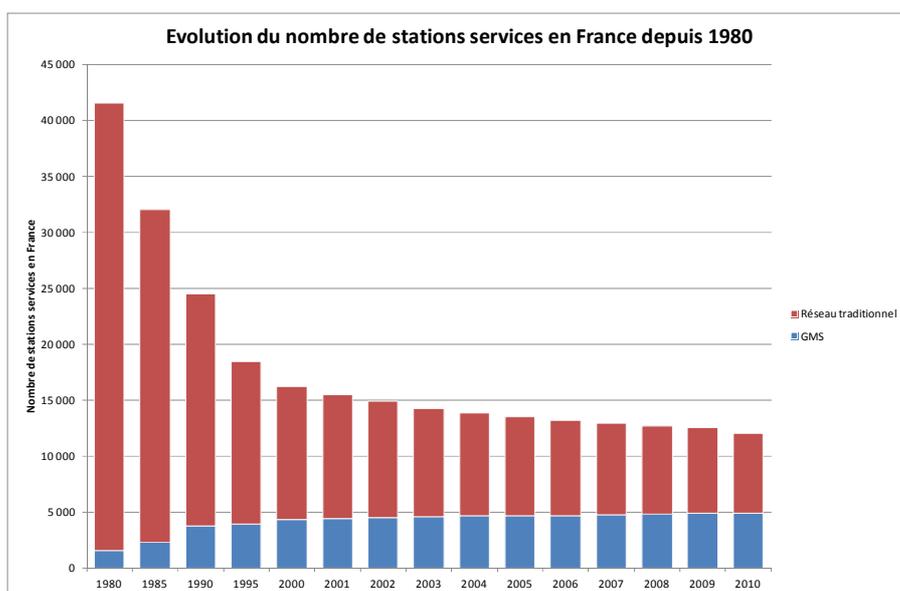
La terminologie de ces stations est anglo-saxonne. Il convient de noter que la forme DOCO est très rare. Dans les cas où la propriété de la station appartient au pétrolier, les prix sont fixés par la société pétrolière et les relations entre la société pétrolière et le gérant sont régies par des contrats de marque ou des mandats.

Dans le cas où la station appartient et est gérée par un indépendant, des contrats de marques peuvent également être signés avec des sociétés pétrolières.

En France on peut distinguer deux catégories de réseaux de stations-service :

- les réseaux de la Grande Distribution (dits GMS), en hypermarchés, supermarchés et supérettes ;
- les réseaux dits « pétroliers » à l'enseigne de Total, Elf, Esso, Elan, BP, Agip ou Shell, Avia
- les autres réseaux dits « indépendants », avec ou sans marque.

Les réseaux pétroliers et indépendants forment le réseau dit « traditionnel ».



Source : Vialtis Consulting International sur la base des données d'UFIP

Depuis quarante ans, le nombre de stations-service en France a considérablement diminué et la part de marché des réseaux GMS n'a cessé de croître.

On remarque également une forte concentration du secteur.

### 1.1.4 La fiscalité pétrolière en France et le cas particulier de la Corse

La fiscalité pétrolière en France recoupe 3 différentes taxes toutes perçues par l'Administration des douanes :

- **Taxe Intérieure de Consommation sur les produits énergétiques (TICPE)** – ex. Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP)

Il s'agit d'une taxe exigible à la mise à la consommation des produits qu'ils soient importés ou fabriqués en France. Elle vise une liste de produits dont les produits pétroliers. Cette taxe exprimée en valeur absolue €/hl. De ce fait, une hausse du prix du produit n'a pas d'incidence sur le montant de la TIC. C'est donc un montant fixe en euros qui est perçu sur chaque unité vendue. Le montant dépend de la nature du produit.

Cette taxe est perçue par l'Etat. Toutefois, afin de compenser en partie le transfert aux régions des financements jusqu'alors assurés par l'Etat, les pouvoirs publics ont décidé de régionaliser une fraction de la TICPE applicable aux supercarburants sans plomb 95 et 98 et 95-E10 et au gazole.

Les taux nationaux de la TICPE sont fixés par le Parlement dans la loi de finance pour l'année à venir. En janvier 2012, les taux nationaux de la TICPE pour les produits concernés par l'étude étaient de :

#### Taux de la TICPE nationale (en Euros / hl)

	Supercarburants	Gazole	Fioul domestique
janv-12	60,69	41,69	5,66

Source : Vialtis Consulting International sur la base des données du CPDP

Les régions sont autorisées à majorer le montant national de la TICPE dans la limite de 0,73€/hl pour les supercarburants et 2,5€/hl pour le gazole.

#### Détail de la taxe intérieure des produits soumis à la régionalisation (en Euros/hl)

Régions	Supercarburants sans plombs 95 et 98			Gazole			Régions	Supercarburants sans plombs 95 et 98			Gazole		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011		2009	2010	2011	2009	2010	2011
Alsace	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19	Limousin	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19
Aquitaine	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19	Lorraine	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19
Auvergne	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19	Midi-Pyrénées	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19
Bourgogne	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19	Nord	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19
Bretagne	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19	Pas de Calais	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19
Centre	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19	Basse Normandie	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19
Champagne-Ardennes	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19	Haute Normandie	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19
<b>Corse</b>	<b>58,93</b>	<b>57,92</b>	<b>57,92</b>	<b>42,29</b>	<b>41,69</b>	<b>41,69</b>	Pays de la Loire	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19
Franche-Comté	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19	Picardie	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19
Ile de France	60,69	60,69	60,69	42,84	42,84	42,84	Poitou Charentes	58,92	58,92	58,92	41,69	41,69	41,69
Languedoc-Roussillon	60,69	60,69	61,42	42,84	42,84	44,19	Côte d'azur	60,69	60,69	60,69	42,84	42,84	42,84
							Rhône Alpes	60,69	60,69	60,69	42,84	42,84	42,84

Source : Vialtis Consulting International sur la base des données du CPDP

Seule la Corse, et la région Poitou Charente ont une TICPE régionale égale à zéro. Dans ces deux régions, seule la TICPE nationale est perçue.

#### - **Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP)**

La Taxe Générale sur les Activités Polluantes est une taxe destinée à appliquer le principe pollueur-payeur. (Art 266 sexies du code des douanes)

Pour les sociétés pétrolières, elle correspond à l'obligation d'incorporer des biocarburants dans les carburants. Le taux d'incorporation fixé par décret est de 7% depuis 2010.

Si le pétrolier ne peut pas justifier du respect de cette obligation légale, il doit payer une pénalité calculée sur une assiette composée de trois éléments:

- La valeur imposable du produit
- La Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE)
- La rémunération CSSPP (Stocks Stratégiques)

Le montant de cette taxe est donc fluctuant et varie également suivant les produits concernés. Elle était au 02/04/2012 de 78,51 €/M3 pour le SP 95 et de 71,21 €/M3 pour le gazole ULSD 10ppm.

Un pétrolier qui ne respecterait pas l'obligation d'incorporation de biocarburants devrait donc acquitter ces montants de taxes.

En réalité tous respectent voire dépassent leurs obligations. Toutefois, un surcoût lié aux variations de cours entre le coût matière des carburants et des biocarburants existe auquel s'ajoute les coûts d'incorporation. Ces surcoûts sont donc repris dans les calculs de prix de revient des pétroliers et répercutés aux consommateurs pour un montant compris dans une fourchette de 20 à 30 €/M3 suivant le produit et le pétrolier.

L'une des particularités de la Corse concernant la distribution des carburants réside dans l'impossibilité pour des raisons techniques de faire transiter dans un même oléoduc des biocarburants et du Jet A1 (Kérosène). De ce fait, les carburants distribués en Corse ne comportent pas de biocarburants, ce qui implique que, théoriquement, les distributeurs opérant en Corse doivent acquitter la totalité de la taxe. La TGAP est un élément de coût soumis à TVA.

#### - **Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA)**

Les produits pétroliers sont également soumis à la Taxe sur la Valeur Ajoutée.

La TVA est calculée sur la valeur finale du produit et prend donc en compte dans son calcul la TICPE et la TGAP.

La Corse bénéficie d'un taux de TVA réduit sur les produits pétroliers. Il est de 13% au lieu de 19,6% en France métropolitaine.

#### - **Les certificats d'économie d'énergie (CEE)**

La loi Grenelle 2 dans son article 27 prévoit d'inclure dans le dispositif des certificats d'économie d'énergie les distributeurs de carburants en tant les personnes morales qui mettent à la consommation des carburants automobiles.

Sans entrer dans le détail de cette mesure, nous pouvons néanmoins estimer selon nos informations, que le niveau de répercussion de cette obligation varie suivant les opérateurs en fonction de leur situation au regard de l'obtention de CEE, et que les montants repris dans les prix de revient des carburants se situent en moyenne autour de 9 €/m3 HTVA

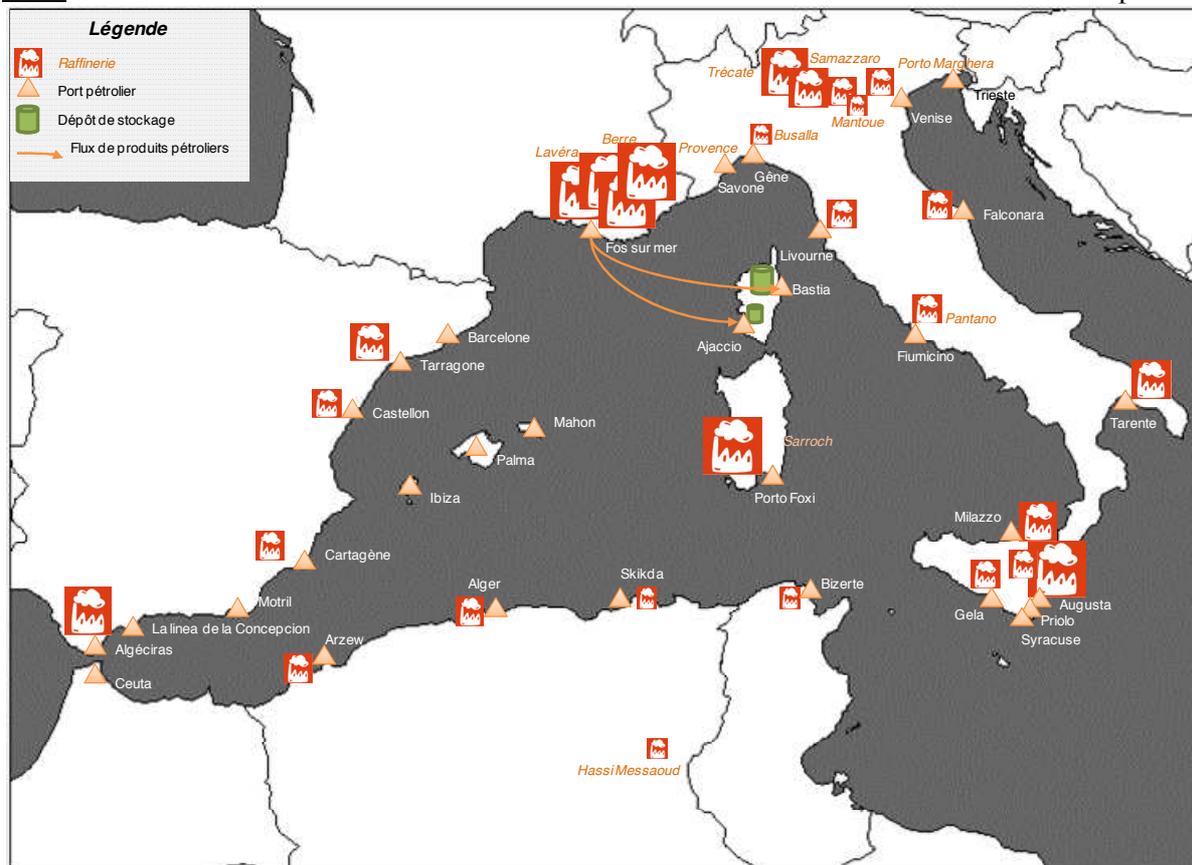
## 1.2 Cartographie des acteurs de la distribution de carburant en Corse

Le stockage et le réseau de distribution faisant l'objet d'une rubrique à part entière, nous ne détaillerons dans cette partie que l'organisation de l'approvisionnement et des transports pour la Corse.

### 1.2.1 L'approvisionnement

De par sa situation géographique, la Corse dispose d'un certain nombre de possibilités d'approvisionnement en France, en Espagne et en Italie.

**Carte :** La Corse dans son environnement pétrolier



Source : Vialtis Consulting International

Les approvisionnements des dépôts sont gérés de manière autonome par les actionnaires des dépôts, chacun disposant de ses propres contrats d'approvisionnements avec les fournisseurs.

Les acteurs intervenants dans l'approvisionnement des dépôts sont donc les distributeurs actionnaires de DPLC, à savoir :

- Rubis terminal
- Delek
- TOTAL

Sur ces trois intervenants, deux sont des pétroliers raffineurs (TOTAL) et l'un d'entre eux, Rubis Terminal est un entrepositaire agréé.

Les actionnaires des dépôts s'approvisionnent tous sur les raffineries de Fos-sur-Mer.

Des tentatives d'approvisionnement auprès des raffineries de Sicile, de Sardaigne ou d'Espagne ont été conduites pendant les situations de crise (telle que la grève des raffineries de Fos-sur-Mer) en 2010.

Toutefois ces tentatives de diversification des approvisionnements n'ont pas été satisfaisantes pour les motifs suivants :

- Pour l'Espagne : le délai et les conditions de transport primaire ont fortement pénalisé les approvisionnements.
- Pour la Sicile et la Sardaigne : les spécifications des produits (notamment la coloration pour le Jet A1) ne correspondaient pas aux attentes françaises. En outre, des complexités logistiques ont été observées en raison principalement de procédures d'inspection différentes.

Les approvisionnements au sein des dépôts corses sont contrôlés, planifiés et gérés par la société HP Trading, filiale à 100% du groupe Rubis.

Les réserves de stockage au sein des dépôts sont partagées par tous les actionnaires (il n'existe pas de cuves dédiées à chacun d'entre eux) et gérées par un chef de file (HP Trading) sous le principe du *compte courant matière*.

Sous ce principe, chaque actionnaire dispose de son propre contrat d'approvisionnement et d'armement. En revanche, les spécifications, la date de livraison et les quantités de livraison du produit sur le dépôt lui sont imposés par HP Trading. Le rôle du chef de file est en effet de comptabiliser les sorties de produits, d'organiser et de planifier les approvisionnements des dépôts afin de veiller à l'équilibre et à la disponibilité du produit.

## 1.2.2 Le transport de carburant

### 1.2.2.1 Transport primaire

Le transport primaire en Corse réalisé par l'armateur Sea Tanker qui affrète les bateaux pétroliers pour la Corse.

Seuls deux bateaux desservent la Corse : Le Solenne et Le Clara. Ces derniers ont été construits spécifiquement pour approvisionner le marché corse.

Illustration : Photographie du Clara au terminal pétrolier d'Ajaccio



Source : Vialtis Consulting International

On compte environ 80 bateaux par an pour approvisionner les deux dépôts corses dont 55% à destination de Bastia et 45% à destination d'Ajaccio. En période de forte saisonnalité, les dépôts réceptionnent chacun 1 bateau par jour.

Les bateaux transportent pour la plupart 30% de jet A1. Cela entraîne des contraintes logistiques fortes car les navires ont alors un double port de chargement (Gazole et Sans Plomb 95 à Fos et Jet A1 à Lavéra).

Les conditions de réception des produits diffèrent pour Bastia et Ajaccio :

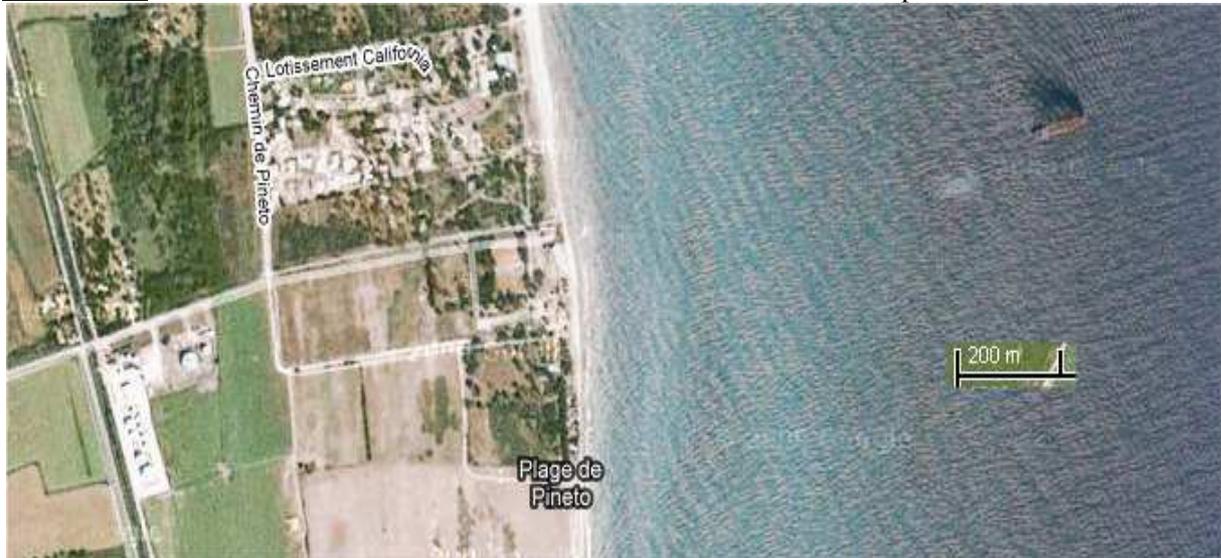
- **Ajaccio**

Le port d'Ajaccio dispose d'un appontement pétrolier dédié à la réception des tankers. Les conditions nautiques (tirant d'eau) permettent de réceptionner des navires d'une capacité de 7 000 tonnes. Le chargement se fait depuis le quai pétrolier vers le pipeline relié au dépôt du Vazzio.

- **Bastia**

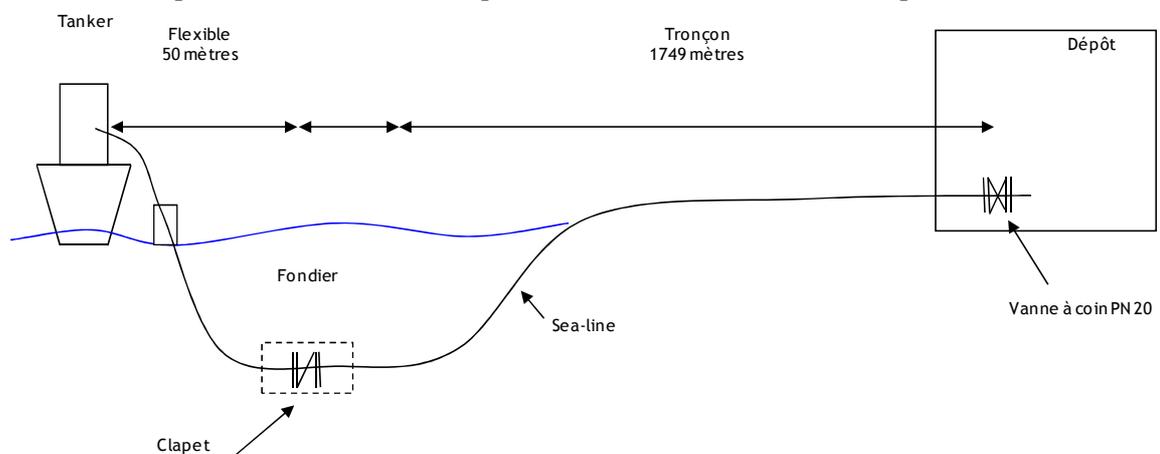
Contrairement à Ajaccio, le port de Bastia ne dispose pas de quai pétrolier dédié. De ce fait, le déchargement des navires se fait grâce à un sea-line situé à plusieurs miles des côtes. Afin de décharger, le navire doit être raccordé par un tuyau au sea line. Cette opération doit être effectuée par des équipes de plongeurs spécialisés.

Illustration : vue aérienne du Sea-line du dépôt de Lucciana



Source : DPLC

Illustration : représentation schématique du Sea-line du dépôt de Lucciana



Source : DPLC

Le déchargement des navires ne peut être effectué que par une mer calme avec une houle inférieure à 1,20 mètre. Lorsque le navire arrive et que les conditions climatiques ne permettent pas ces opérations, le navire doit attendre ce qui donne lieu au paiement d'indemnités pour l'armateur (on parle de *surestaries*). Sur une année, les surestaries s'élèvent en moyenne à plusieurs centaines de milliers d'euros.

A ces contraintes climatiques s'ajoutent des contraintes liées aux conditions nautiques. En effet, le tirant d'eau ne permet pas de recevoir des navires de plus de 6 000 tonnes.

Deux projets sont actuellement à l'étude. Le premier concerne le sea line de Bastia que l'on souhaite éloigner des côtes. Cela permettrait d'accueillir des navires avec de plus grosses capacités. Toutefois, ce projet complexifierait davantage les opérations de déchargement et de maintenance du sea line entraînant des coûts et risques d'exploitation supplémentaires pour le dépôt.

Sur le port d'Ajaccio, un projet de construction d'un sea line en remplacement du quai pétrolier est à l'étude afin de libérer de l'espace sur le port pour d'autres activités. Ce projet aurait pour effet de complexifier les opérations de déchargement des navires et de maintenance. D'autre part, l'impact environnemental d'un tel projet n'est pas neutre puisque la zone envisagée pour le passage du sea line est classée Natura 2000.

Illustration : Photographie du quai pétrolier du port d'Ajaccio



Source : Vialtis Consulting International

#### 1.2.2.2 Transport secondaire

Le transport secondaire depuis le dépôt jusqu'aux stations service n'est pas assuré directement par les distributeurs mais par des sociétés de transports spécialisées.

Parmi ces sociétés, la plupart d'entre elles ont des activités diverses : gérance de stations service, revente de fioul domestique...

Chaque distributeur a un contrat avec une ou plusieurs sociétés de transport. Pour BP et ESSO, la segmentation du marché corse en termes de transport se fait selon une logique géographique avec un transporteur couvrant l'hinterland de chaque dépôt.

Les principales sociétés de transport sont :

- **Corse Carburant** qui travaille pour les réseaux Vito et Total
- **Canazzi** qui travaille pour le réseau Vito
- **Ferrandi** qui travaille pour le réseau Esso et sur l'hinterland du dépôt de Lucciana

- **Translog** (filiale du groupe Ceccaldi) qui travaille pour le réseau Esso et sur l'hinterland du dépôt du Vazzio
- **Ferrari** qui travaille pour le réseau BP (Delek) et sur l'hinterland du dépôt de Lucciana
- **Torre** qui travaille pour le réseau BP (Delek) et sur l'hinterland du dépôt du Vazzio

Lors de l'enquête prix, deux autres transporteurs ont été cités. Toutefois, les 6 sociétés de transports listées ci-dessus couvrent 89% du marché.

Les conditions d'exploitation des transporteurs de carburant en Corse sont complexes du fait :

- **De la géographie**

Les conditions de circulation et les temps de trajet en Corse ne permettent pas d'optimiser les transports en multipliant par exemple les livraisons sur une même journée.

- **De la saisonnalité**

Le marché de la distribution de carburant est soumis à des variations saisonnières très importantes. Les flottes et effectifs des transporteurs de carburant sont dimensionnés sur la période de plus forte saison afin, d'être capable de répondre à la demande pendant cette période.

Toutefois, durant les saisons hivernales, seuls 50% des véhicules sont exploités et les chauffeurs employés. Cela entraîne des coûts d'exploitation élevés pour les transporteurs car ils doivent maintenir et entretenir des véhicules non exploités.

Le recours à la location de véhicules et de chauffeurs en période de forte saisonnalité a été envisagé mais non retenu car plus coûteux. En effet, le transport depuis le continent et l'hébergement de chauffeurs sur place pendant plusieurs mois représentent un coût important.

- **Des caractéristiques du marché**

Enfin, les difficultés exprimées par les transporteurs viennent principalement du faible diviseur. Les capacités de stockage en station ne permettent pas souvent de livrer par des gros porteurs. D'autre part, la faiblesse des volumes distribués par la majorité des stations service ne justifie pas des approvisionnements en camion complet.

Ce schéma de distribution n'est pas optimisé et génère des coûts d'exploitation importants.

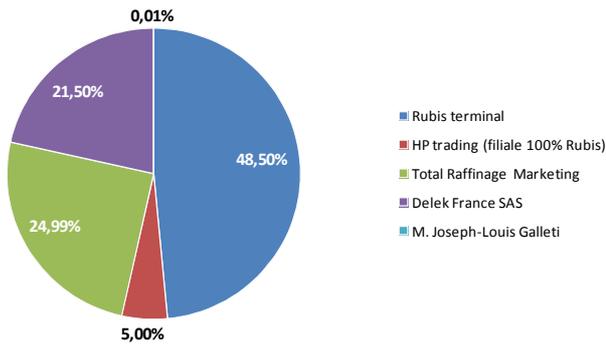
## 1.3 Analyse du fonctionnement des dépôts

### 1.3.1 Organisation des Dépôts Pétroliers de la Corse

Les deux dépôts pétroliers de Corse, Lucciana et Le Vazzio, sont exploités par la société Dépôt Pétroliers de La Corse (DPLC). A ce titre, DPLC assure la réception, le stockage et le chargement des produits.

Le groupe Rubis, au travers de sa filiale Rubis Terminal a repris en 2009 la totalité des parts de SHELL et une partie de celles de TOTAL dans la société DPLC. De ce fait, Rubis Terminal est devenu actionnaire majoritaire de la société avec 48,50% des actions. Les autres principaux actionnaires sont HP trading, filiale à 100% de Rubis Terminal, TOTAL, Delek (anciennement BP France).

### Actionnariat de DPLC



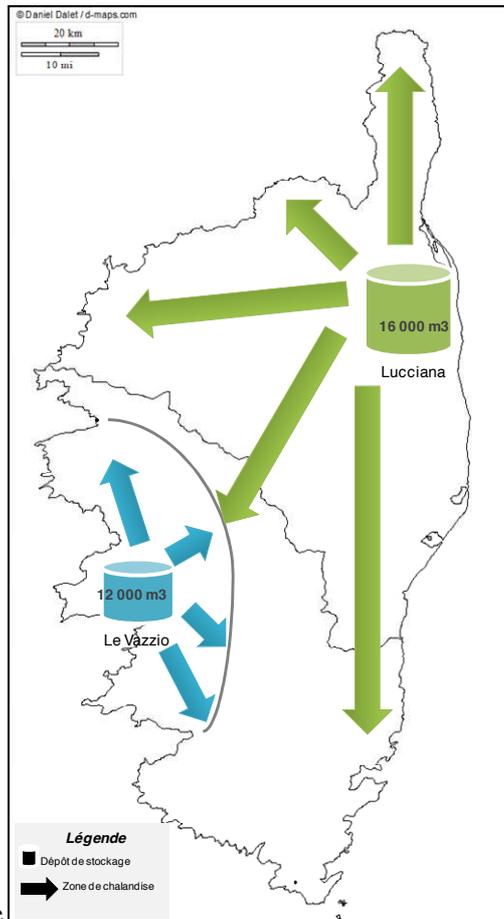
Source : Vialtis Consulting International

## 1.3.2 Caractéristiques des dépôts pétroliers

### 1.3.2.1 Hinterland des dépôts

Les dépôts pétroliers de la Corse sont organisés non pas selon une logique administrative ou démographique mais selon une logique géographique prenant en compte les contraintes des infrastructures pour organiser les livraisons depuis ceux-ci. De ce fait, l'hinterland de chaque dépôt ne correspond pas à un département et le dépôt de Lucciana livre également un grand nombre de stations de Corse du Sud.

L'hinterland du dépôt de Lucciana est plus important que celui d'Ajaccio. Il couvre environ 2/3 des stations corses (en volume).



Carte : Hinterland des dépôts pétroliers de la Corse  
Vialtis Consulting International

Source :

### 1.3.2.2 Volumes en sortie des dépôts corses

En 2011, les dépôts pétroliers ont sorti près de 400 000 m3 de produits pétroliers. Les trois principaux produits en termes de volume sont le gazole (53%), le sans plomb 95 (23%) et le fioul domestique (15%).

Tableau : Volumes en sortie des dépôts par produit

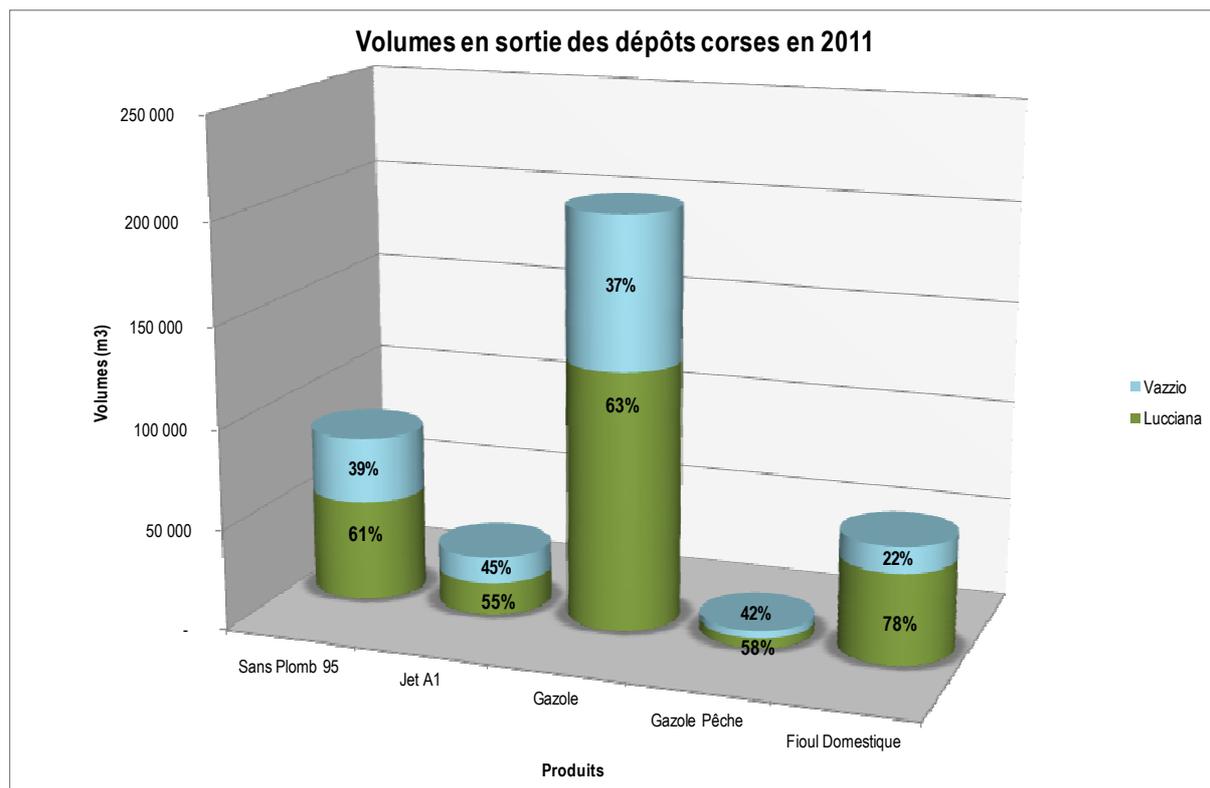
Produits	Volumes en sortie des dépôts en 2011 (m3)		
	Lucciana	Vazzino	TOTAL
Sans Plomb 95	50 251	32 779	<b>83 030</b>
Jet A1	16 097	13 281	<b>29 378</b>
Gazole	128 589	75 577	<b>204 166</b>
Gazole Pêche	4 950	3 572	<b>8 522</b>
Fioul Domestique	45 145	12 709	<b>57 854</b>
<b>TOTAL</b>	<b>245 032</b>	<b>137 918</b>	<b>382 950</b>



Source :

Vialtis Consulting International, sur la base des données fournies par DPLC

Le dépôt de Lucciana ayant un hinterland plus étendu que celui du Vazzino fournit 64% des volumes des DPLC. Le déséquilibre des volumes en sortie entre les deux dépôts est particulièrement vrai pour les produits les plus demandés tels que le fioul domestique, le gazole et le sans plomb.



Source : Vialtis Consulting International, sur la base des données fournies par DPLC

### 1.3.2.3 Capacités de stockage

Les capacités de stockage des dépôts corses sont au total de 29 941 m3 dont 15 545 m3 pour le dépôt de Lucciana et 14 396 m3 pour le dépôt du Vazzino.

Tableau : Capacités de stockage des dépôts par produit

Produits	Capacités de stockage (m3)		
	Lucciana	Vazzino	TOTAL
Sans Plomb 95	3 244	3 587	<b>6 831</b>
Jet A1	2 028	2 571	<b>4 599</b>
Gazole	5 708	4 920	<b>10 628</b>
Gazole Pêche	475	747	<b>1 222</b>
Fioul Domestique	4 090	2 571	<b>6 661</b>
<b>TOTAL</b>	<b>15 545</b>	<b>14 396</b>	<b>29 941</b>

Source :

Vialtis Consulting International, sur la base des données fournies par DPLC

Les stockages sont répartis en sur 17 bacs au total dont 8 pour le dépôt de Lucciana et 9 pour le dépôt du Vazzino. Le bac le plus important est le bac gazole du dépôt du Vazzino d'une capacité de 5 708m3. Le plus petit est celui du gazole pêche du Vazzino d'une capacité de 475 m3.

Tableau : Nombre de bacs par produit et par dépôt

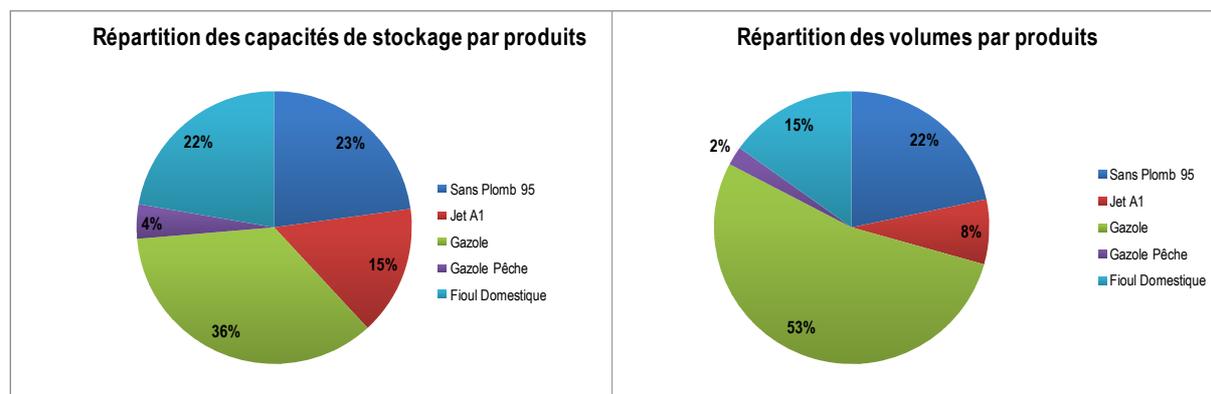
Produits	Nombre de bacs par produits		
	Lucciana	Vazzino	TOTAL
Sans Plomb 95	2	2	<b>4</b>
Jet A1	2	2	<b>4</b>
Gazole	2	1	<b>3</b>
Gazole Pêche	1	1	<b>2</b>
Fioul Domestique	1	3	<b>4</b>
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>17</b>

Source :

Vialtis Consulting International, sur la base des données fournies par DPLC

La comparaison de la part de chaque produit dans les volumes en sortie et dans les capacités de stockage met en évidence l'inadéquation des capacités de stockage de certains produits par rapport à leur demande.

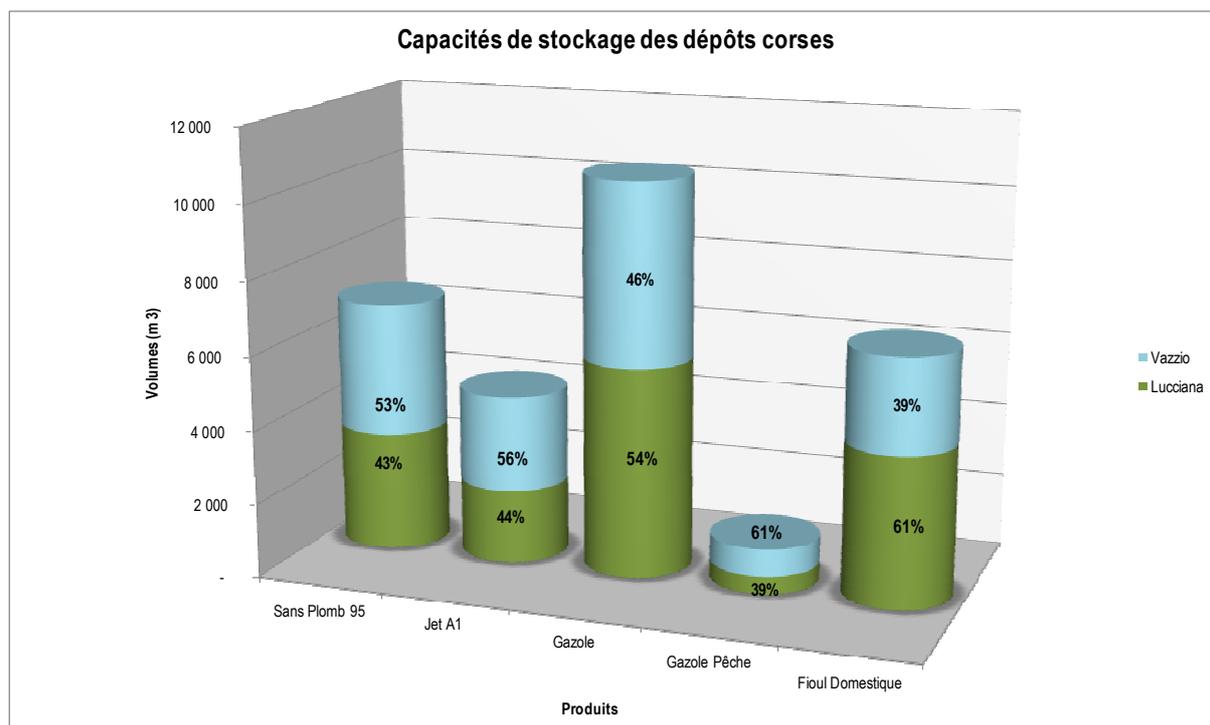
En effet, plus de la moitié des volumes en sortie des dépôts en 2011 est du gazole tandis que la capacité stockage de ce même produit n'est que de 36% du total. Le constat est identique quoique de moindre ampleur pour le Sans Plomb 95.



Source : Vialtis Consulting International, sur la base des données fournies par DPLC

L'examen des capacités de stockage par dépôt met en évidence une répartition quasi identique des capacités de stockage entre les deux dépôts. Là encore, on constate l'inadéquation des capacités de stockage avec les volumes de 2011. En effet, le dépôt de Lucciana fournit 63% des volumes de gazole en 2011 mais sa capacité de stockage en gazole ne représente que 54% des capacités totales pour ce

produit. De même, pour le sans plomb 95, 61% des sorties sont effectuées par le dépôt de Lucciana qui pourtant ne détient que 41% des capacités de stockage pour ce même produit.



Source : Vialtis Consulting International, sur la base des données fournies par DPLC

#### 1.3.2.4 Rotations et saisonnalité

Les rotations d'un dépôt pétrolier représentent le nombre de fois où un bac se vide complètement. Cet indicateur calculé en divisant les volumes sortis en une année par les capacités de stockage, permet de mesurer l'efficacité d'un dépôt.

Un ratio de rotation trop bas témoigne d'un dépôt sous-utilisé. En revanche un ratio trop haut signifie que les capacités de stockage sont sous-dimensionnées par rapport à la demande exprimée par les sorties. Il est important de regarder ce ratio en détail et par produit car le sous-dimensionnement d'une capacité peut s'exprimer sur un produit en particulier sans affecter le ratio global du dépôt.

Sur le continent, le ratio de rotation moyen des dépôts pétroliers est de l'ordre de 9.

Tableau : Rotation des dépôts corses par produit et par dépôt

Produits	Rotations		
	Lucciana	Vazio	TOTAL
Sans Plomb 95	16	9	<b>12</b>
Jet A1	8	5	<b>6</b>
Gazole	23	15	<b>19</b>
Gazole Pêche	10	5	<b>7</b>
Fioul Domestique	11	5	<b>9</b>
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>10</b>	<b>13</b>

Source : Vialtis Consulting International sur base des données fournies par DPLC

Si l'on observe le ratio global des dépôts pétroliers de la Corse, on constate un ratio légèrement supérieur à celui constaté sur le continent pour Le Vazio. Le ratio du dépôt de Lucciana de 16 rotations annuelles témoigne d'un sous-dimensionnement important des capacités de stockage.

Si l'on regarde le détail par produit pour le dépôt de Lucciana, on remarque 23 rotations annuelles pour le seul produit gazole. Les capacités de stockage pour ce produit sont trop petites par rapport à la demande. La même observation peut être formulée pour le sans plomb 95. Pour les autres produits, les capacités semblent correctement dimensionnées.

Concernant le dépôt du Vazzio, les capacités de stockage ne semblent pas correspondre à la demande à l'exception du sans plomb 95. Pour le gazole en particulier, les rotations sont assez élevés (15 rotations annuelles) ce qui témoigne d'une capacité de stockage trop limitée pour ce produit. En revanche, pour tous les autres produits, les rotations sont de l'ordre de 5 par an ce qui est assez faible. Cela implique donc que les capacités de stockage sont surdimensionnées par rapport à la demande pour ces produits.

Au-delà des indices de capacité et de volume, l'une des particularités des dépôts corses en matière d'exploitation réside dans la très forte saisonnalité. On constate que 38% des sorties de produit se font sur 2 mois de l'année entre le 15 juin et le 15 septembre. La saisonnalité est particulièrement importante pour les produits tels que le gazole pêche et le jet A1, produits utilisés par les bateaux et avions dont l'activité est liée à la saison touristique. Les sorties de sans plomb 95 sont également très importantes sur cette période.

La très forte saisonnalité affecte les conditions d'exploitation des dépôts. En effet, pendant les 2 mois durant lesquels la demande est la plus forte (juillet et août), l'activité des dépôts est très importante. L'exploitation du dépôt est organisée en fonction de ce paramètre : les activités de maintenance préventive ou corrective sont programmées sur les 10 mois restant. Cela représente une complexité supplémentaire et un coût d'exploitation plus élevé.

Malgré cette organisation, les tensions sur la demande sont importantes et génèrent des risques de pénurie importants. Pour éviter ces risques, des contingentements sont régulièrement mis en place.

Produits	Saisonnalité
	% du volume enlevés du 15/06 au 15/09
Sans Plomb 95	40%
Jet A1	52%
Gazole	36%
Gazole Pêche	68%
Fioul Domestique	33%
<b>TOTAL</b>	<b>38%</b>

Tableau : Saisonnalité Source : Vialtis Consulting International sur base des données fournies par DPLC

### 1.3.2.5 Contraintes d'exploitations des dépôts

DPLC évalue les coûts d'exploitation des dépôts corses à **30% supérieurs** à ceux observés sur les dépôts de France métropolitaine. Cette différence s'explique par les nombreuses contraintes d'exploitation des dépôts.

La vétusté du dépôt de Lucciana, construit dans les années 70, entraîne des coûts de maintenance élevés. Ces coûts sont d'autant plus importants qu'en l'absence de compétences spécialisées sur l'île, DPLC a fréquemment recours à des prestataires du continent dont le prix journalier est plus élevé en raison de l'éloignement géographique.

L'inadéquation des capacités de certains bacs à la demande du marché complexifie l'organisation des dépôts. Ceux-ci fonctionnent toute l'année en flux tendus pour les produits gazole et sans plomb. Le moindre dysfonctionnement pénalise les approvisionnements des distributeurs. Un contingentement est régulièrement mis en place pour éviter les risques de ruptures. Cela impacte très fortement les distributeurs qui doivent s'approvisionner ailleurs, s'en suit des coûts de transport important

La très forte saisonnalité de l'activité a un impact sur le fonctionnement des dépôts. Pour ne pas pénaliser l'activité, les investissements et travaux de maintenance sont lissés sur 10 mois de l'année.

Les 2 mois d'été sont consacrés exclusivement à l'approvisionnement des stations et aux ouvrages de maintenance curative.

Les conditions de réception des navires sur le dépôt de Lucciana (via le sea line) sont fortement sujettes aux conditions météorologiques. Le moindre aléa climatique peut bloquer le déchargement des navires entraînant des ruptures de produit et le paiement de surestaries.

Enfin, la faiblesse des volumes en sortie, liée à la taille réduite du marché ne permet pas d'amortir tous les coûts de maintenance et de fonctionnement des dépôts.

### 1.3.3 Projet en cours

Un projet de construction d'un bac supplémentaire de 5 000m<sup>3</sup> est actuellement à l'étude sur le dépôt de Lucciana. La disponibilité du foncier sur le dépôt de Lucciana permettrait la réalisation de ce projet.

## 1.4 Cartographie du réseau

### 1.4.1 Taille du réseau de distribution corse

D'après les sources ministérielles (site : <http://www.prix-carburants.economie.gouv.fr>), le réseau de distribution corse est composé de 124 stations service de plus de 500 m<sup>3</sup> de volumes annuels.

En fonction des sources d'information (estimations du marché par les distributeurs, DDTM...), il y aurait entre 15 et 50 stations service ayant des volumes inférieurs à 500 m<sup>3</sup>. Ces stations ne sont pas recensées.

Le nombre de station par habitant est de 1 pour 2 500 habitants. Ce ratio est relativement élevé par rapport à celui constaté sur le continent (1 pour 5 400 habitants). Il en résulte un maillage important du territoire.

### 1.4.2 Enseignes et statuts des stations service

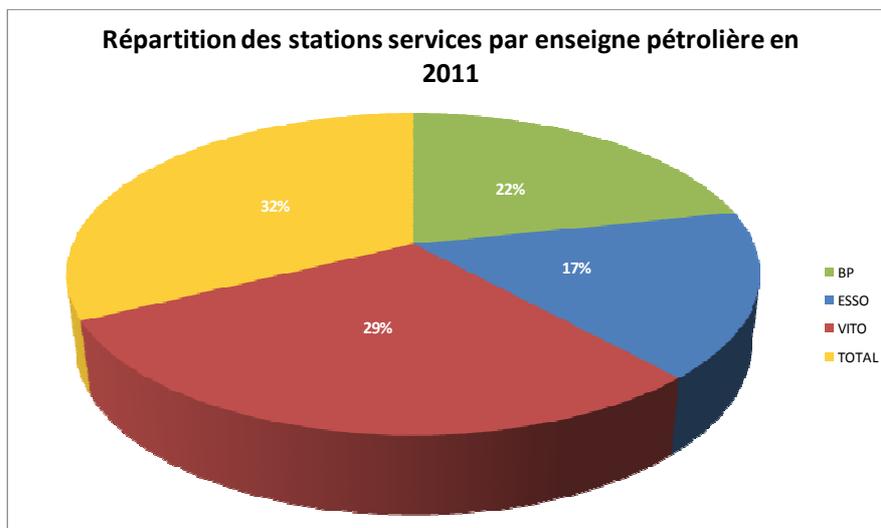
Le réseau de distribution corse est exclusivement composé de stations à enseigne pétrolière. Il n'existe pas sur le territoire de stations « blanches » appartenant et gérées par des indépendants sans contrat de marque.



Les enseignes pétrolières présentes sur le marché sont les suivantes :

- **Total** dont le nombre de stations avec des volumes annuels supérieurs à 500 m<sup>3</sup> est de 39.
- **Vito** dont le nombre de stations avec des volumes annuels supérieurs à 500 m<sup>3</sup> est de 35. Le nombre total de stations Vito tous volumes confondus est de 41.
- **BP** dont le nombre de stations avec des volumes annuels supérieurs à 500 m<sup>3</sup> est de 26. Le nombre total de station tous volumes confondus est de 28.
- **Esso** dont le nombre de stations avec des volumes annuels supérieurs à 500 m<sup>3</sup> est de 20. Le nombre total de station tous volumes confondus est de 26.

La présence de Vito est assez récente puisque le groupe Rubis a racheté en 2010 la totalité du réseau de distribution de Shell et une partie de celui de Total. Dès lors, Rubis est devenu le second distributeur corse après Total.



Source : Vialtis Consulting

International

Les stations service corses sont majoritairement des stations de type *Dealer Owned Dealer Operated (DODO)*. Elles sont détenues et gérées par des indépendants qui disposent de contrats de marque avec

les enseignes pétrolières présentes. Les gérants de ces stations sont des acheteurs fermes et doivent nécessairement s'approvisionner auprès des distributeurs mentionnés. En revanche, ils sont libres de fixer leur prix comme ils l'entendent.

On dénombre quelques stations de type *Company Owned Dealer Operated (CODO)* dont la propriété est celle du distributeur mais gérées par des indépendants.

Parmi les distributeurs mentionnés, seuls Vito, BP (Delek) et Total disposent de participations dans les dépôts pétroliers de la Corse. ESSO n'ayant pas de participations, s'approvisionne auprès de l'un des trois distributeurs présents pour fournir des produits pétroliers aux stations service de son réseau.

D'autre part, contrairement aux autres distributeurs présents sur le marché, ESSO n'a pas de présence directe sur le marché corse et ne négocie pas directement les approvisionnements avec les stations service. ESSO travaille avec deux revendeurs locaux, Ferrandi et Ceccaldi qui négocient les prix et approvisionnent les stations de l'enseigne. Ces deux sociétés interviennent sur le marché corse en fonction d'une logique géographique : Ferrandi représente ESSO pour la Haute Corse et Ceccaldi pour la Corse du Sud. Ces deux sociétés familiales sont également propriétaires et gérantes de stations service. Elles ont également une activité de transport (filiale Translog pour le groupe Ceccaldi) et commercialisent du fioul domestique.

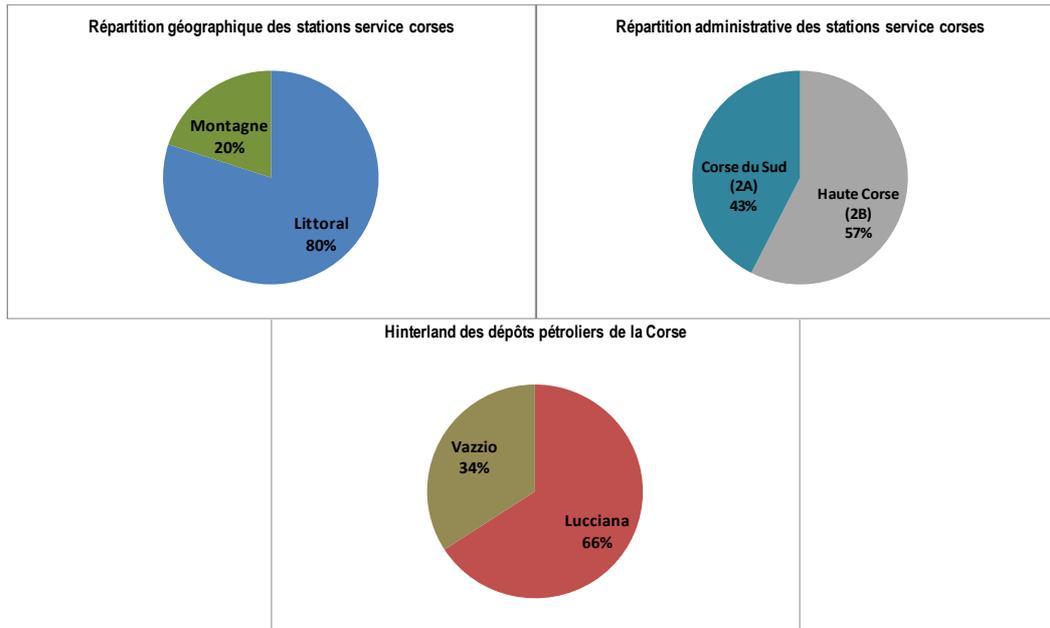
Contrairement à l'évolution importante du réseau de la grande distribution constatée sur le continent, celle-ci est absente en Corse. De même, on ne recense aucune station *Low Cost* (type Esso Express ou Total Access) sur le territoire corse. Cette absence peut être expliquée par le fait que la Corse est un marché limité du fait de sa géographie. Les distributeurs ne peuvent donc pas espérer développer de volumes supplémentaires à ceux existants. En pénétrant sur le marché corse, les investisseurs de la grande distribution peuvent craindre une réaction immédiate de la concurrence et de ce fait ne pas atteindre les volumes nécessaires pour compenser la baisse des marges unitaires.

### 1.4.3 Répartition géographique des stations service

La répartition des stations services sur le territoire corse est liée à la présence de zones urbaines sur les zones littorales. En effet, 96 des stations service corses de plus de 500 m<sup>3</sup> de volume annuel sont localisées sur le littoral et 24 en zones montagneuses.

Le nombre de stations service en Haute Corse est légèrement supérieur à celui de la Corse du Sud ce qui reflète la répartition démographique entre ces deux départements. On dénombre 69 stations service de plus de 500 m<sup>3</sup> de volume annuel en Haute Corse et 51 en Corse du Sud.

Il convient de noter que les infrastructures routières déterminent les zones d'influence des dépôts pétroliers de la Corse répondent à une logique géographique en fonction des facilités d'accès. En effet, le dépôt de Lucciana n'approvisionne pas seulement les stations de Haute Corse mais également une partie de celles de Corse du Sud. Le dépôt de Lucciana approvisionne 79 stations service corses de plus de 500 m<sup>3</sup> de volume annuel et celui du Vazzio 41 stations service corses de plus de 500 m<sup>3</sup> de volume annuel.



Source : Vialtis

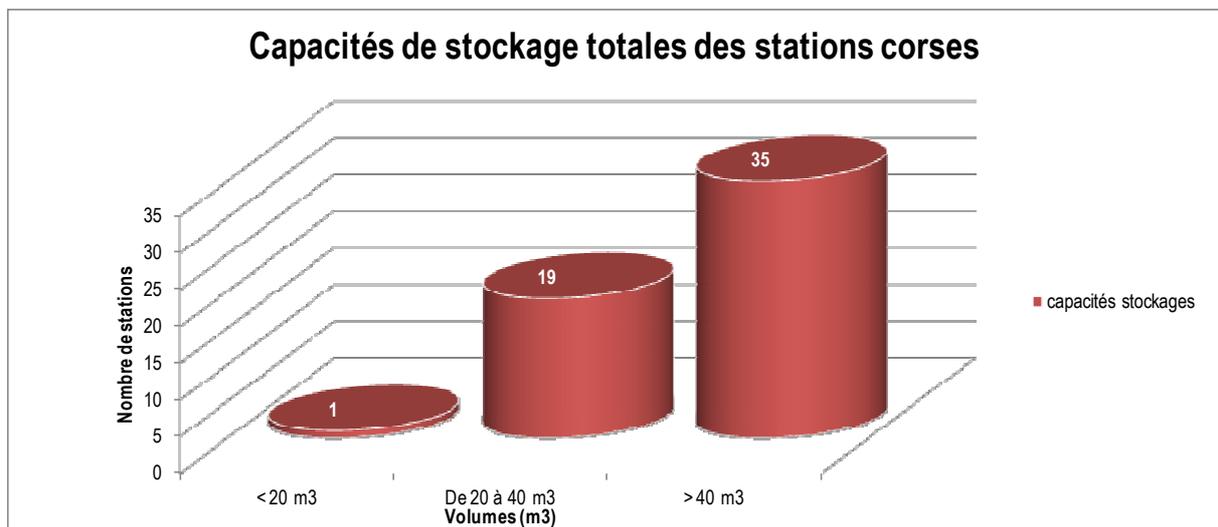
Consulting International

## 1.4.4 Capacités et volumes des stations services

Au travers de l'enquête sur les prix (détaillée en 1.5), des indications sur les capacités et volumes annuels des stations service corses ont pu être obtenues.

### 1.4.4.1 Capacités de stockage des stations service

Sur un échantillon de 51 stations service ayant répondu à notre enquête, les capacités de stockage indiquées pour les produits gazole et sans plomb 95 sont en majorité supérieures à 40 m<sup>3</sup>. Les capacités de stockage des stations interrogées varient de 5 à 120 m<sup>3</sup>.



Source : Vialtis Consulting International

L'étude des capacités de stockage des stations service permet d'analyser les conditions et prix d'approvisionnement des stations service notamment sur la partie transport. **En fonction de la taille des cuves, les stations pourront se faire livrer par des véhicules de taille différente ce qui impacte les coûts de transport.**

De manière générale, une capacité de stockage supérieure à 40m<sup>3</sup> permet un approvisionnement par un gros porteur dont la capacité est de 32 m<sup>3</sup>. La livraison par un gros porteur complet est donc

optimale et peut se faire à un prix plus avantageux **pour la station**. D'après notre échantillon, 63% des stations corses ont des capacités de stockage supérieures à 40 m<sup>3</sup>.

Entre 20 et 40 m<sup>3</sup> de capacité, les stations peuvent être approvisionnées **par des petits porteurs de 14 m<sup>3</sup> de capacités**. D'après notre échantillon, 35% des stations corses ont des capacités de stockage comprises entre 20 et 40 m<sup>3</sup>.

En deçà de 20 m<sup>3</sup> de capacité, la station service ne peut se faire approvisionner par camion complet. Cela représente 2% des stations service interrogées. La livraison n'est donc pas optimisée et donc plus coûteuse pour la station.

L'accessibilité réduite de certaines stations service corses ne permet pas une livraison par gros porteurs. Cela entraîne donc des coûts de livraison plus élevés.

Les installations des stations service corses sont généralement bien dimensionnées par rapport aux volumes livrés et à la taille du marché.

D'après les différents acteurs interrogés, les stations sont dimensionnées pour répondre à la plus forte demande pendant la haute saison touristique. Leur équipement de distribution est par ailleurs moderne. A titre d'exemple, sur le réseau de stations d'un distributeur interrogé, 50% des stations disposent de distributeurs automatiques.

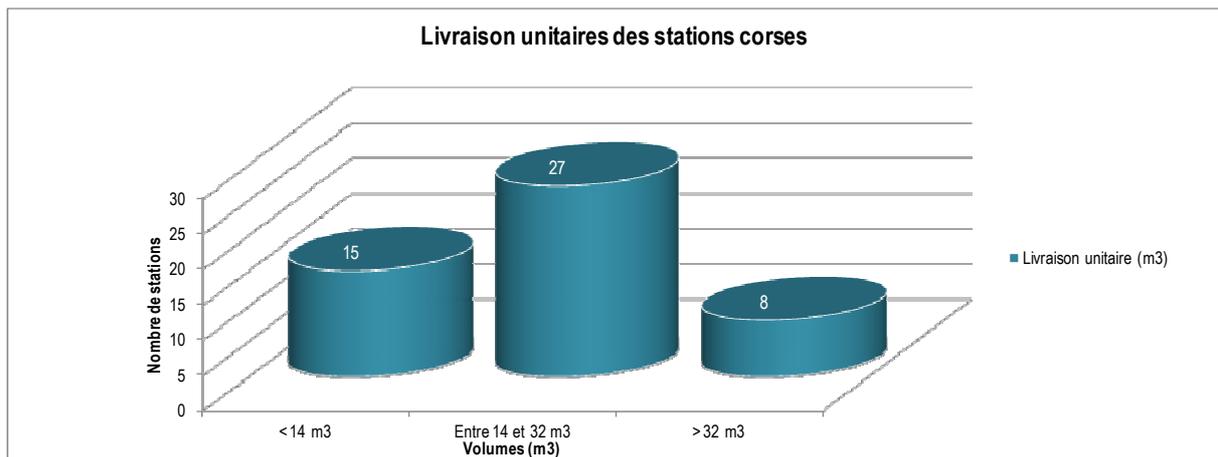
**D'autre part, les installations sont pour la plupart en règle avec la législation sur les installations classées.**

**Tous ces travaux de modernisation et de mise aux normes ont été réalisés au prix d'investissements conséquents que les faibles volumes unitaires ne permettent pas d'absorber.**

#### 1.4.4.2 Livraison unitaire des stations service

La livraison unitaire moyenne des stations corses interrogées durant l'enquête sur les prix est de 20 m<sup>3</sup>. Pour le réseau BP (Delek) elle est de 18 m<sup>3</sup> et pour **Esso de 10 m<sup>3</sup>**.

La majorité des stations ne sont pas approvisionnées par gros porteurs (32 m<sup>3</sup>) et ce, même quand les capacités de stockage le permettraient. Les raisons invoquées par les distributeurs interrogés sont la faible trésorerie des stations ne permettant pas de s'approvisionner en grandes quantités et les habitudes de livraison difficiles à changer.



Source : Vialtis Consulting International

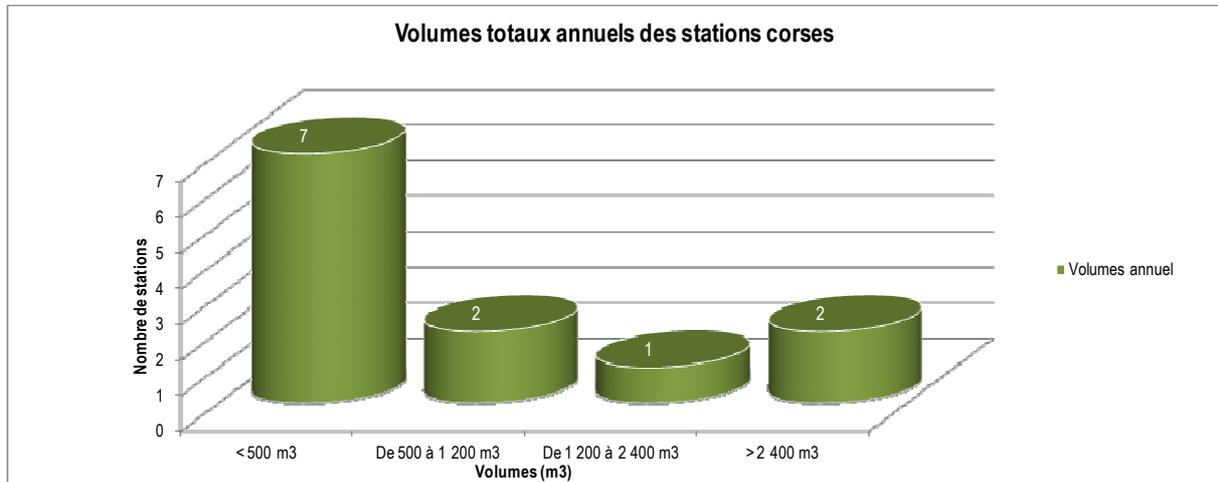
#### 1.4.4.3 Volumes des stations service

Les informations sur les volumes des stations service corses ne nous ont pas été données précisément par les différents intervenants rencontrés et par les entreprises interrogées.

En rapprochant les volumes annuels en sortie de dépôt (287 466 m<sup>3</sup>) communiqués par DPLC pour 2011 et le nombre de stations service en Corse (124 selon le site prix.gouv), **on peut déduire un volume moyen annuel d'une station service corse de 2 318m<sup>3</sup> par an** à comparer à une moyenne supérieure à 4 000m<sup>3</sup> par an pour le continent.

Ce chiffre corrobore les informations obtenues auprès des distributeurs rencontrés. En effet, Delek et Esso indiquent un volume moyen annuel de 2 000m<sup>3</sup> pour leur réseau. Pour Vito, le volume annuel moyen est de 1 500 m<sup>3</sup>. 

Enfin, d'après l'enquête prix réalisée auprès des stations, le volume annuel moyen des stations enquêtées serait de 1 056 m<sup>3</sup> par an avec des volumes variant de 300 m<sup>3</sup> à 5 000 m<sup>3</sup> selon les stations interrogées. Ce chiffre semble toutefois être sous-estimé. Il convient de noter que sur cette question seules 12 stations sur 51 ont accepté de répondre.



Source : Vialtis Consulting International

### 1.4.5 La particularité du Fioul Domestique

Comme évoqué dans la description de DPLC, les dépôts corses disposent de capacités de stockage de fioul domestique.

Les distributeurs (VITO, TOTAL, ESSO et Delek) présents sur le marché corse distribuent tous du fioul domestique en Corse. Toutefois, contrairement aux autres produits pétroliers vendus directement aux exploitants des stations services, les ventes de fioul domestique ne sont pas directes et sont réalisées à travers un réseau de revendeurs.

Le réseau de revendeurs de fioul domestique est essentiellement structuré autour de l'activité de transport de carburant, la plupart des sociétés de transport étant également revendeuses de FOD. Quelques stations service ont également une activité de revente et livraison de ce produit.

Au total, on peut estimer le nombre de revendeurs de FOD à une vingtaine d'entreprises revendeuses de Fioul domestique.

Les revendeurs livrent soit des stations service qui disposent de stockage de fioul domestique ou directement les particuliers. Les revendeurs ne disposent pas de capacités de stockage pour le fioul domestiques : ils s'approvisionnent auprès des dépôts et livrent directement les clients (stations service ou particuliers).

D'après notre enquête, environ 40% des stations service distribuent du Fioul domestique à la pompe.

Les livraisons unitaires de fioul domestique sont soumises aux mêmes contraintes que celles évoquées pour les autres produits pétroliers. D'après nos interlocuteurs, les livraisons unitaires de fioul domestique sont très petites. Elles sont en général inférieures à 800 litres.

Les capacités de stockage de fioul domestique tant chez les particuliers qu'en stations sont très faibles. Elles sont inférieures à 1 000 litres.

## 1.5 Comparaison spatiale des prix

### 1.5.1 Précisions sur la méthode utilisée

Afin de comparer les prix du carburant pratiqués en Corse, une enquête a été menée auprès d'un échantillon de stations service corses à trois dates différentes afin d'obtenir le prix des carburants au jour de l'enquête (gazole et sans plomb 95). D'autres informations ont pu être récoltées permettant de compléter notre analyse (informations sur les volumes, dates de livraison, sur les capacités et volumes des stations notamment)

#### 1.5.1.1 Taille de l'échantillon

La base de données utilisée pour l'enquête est constituée de toutes les stations répertoriées sur le site du ministère. Ont été exclues de cette base toutes les stations service dont le numéro de téléphone restait introuvable. L'échantillon de l'enquête est donc de 87 stations. Le taux de réponses des enquêtes ont été de :

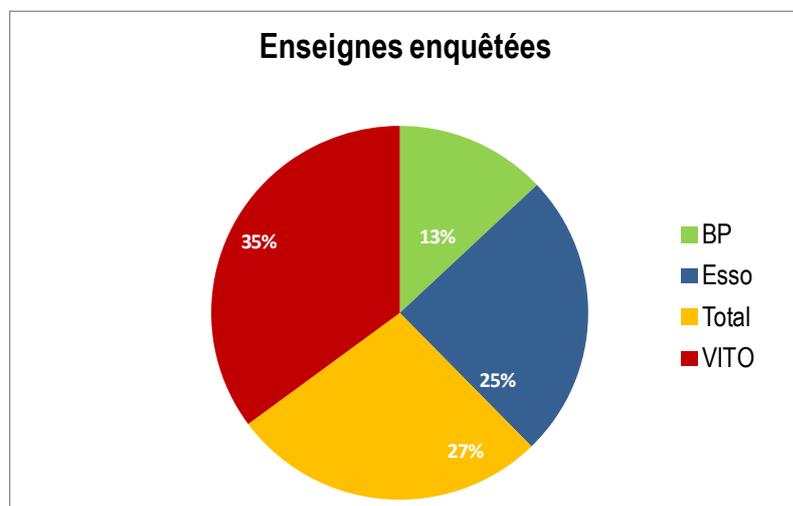
- 53% le 24 février 2012 (46 stations)
- 59% le 09 mars 2012 (51 stations)
- 59% le 30 mars 2012 (51 stations)

Les informations sur les prix des stations corses ont été comparées pour la même date aux prix d'un échantillon de stations du département Bouches du Rhône. Pour obtenir les données relatives aux stations de Bouches du Rhône, le site ministériel a été utilisé comme référence. Une qualification des stations en fonction de la nature du réseau (GMS, Low cost, traditionnel, autoroute) a ensuite été opérée. Le nombre de stations enquêtés s'est élevé à :

- 82 stations pour le 24 février 2012
- 132 stations pour le 09 mars 2012
- 119 stations pour le 30 mars 2012

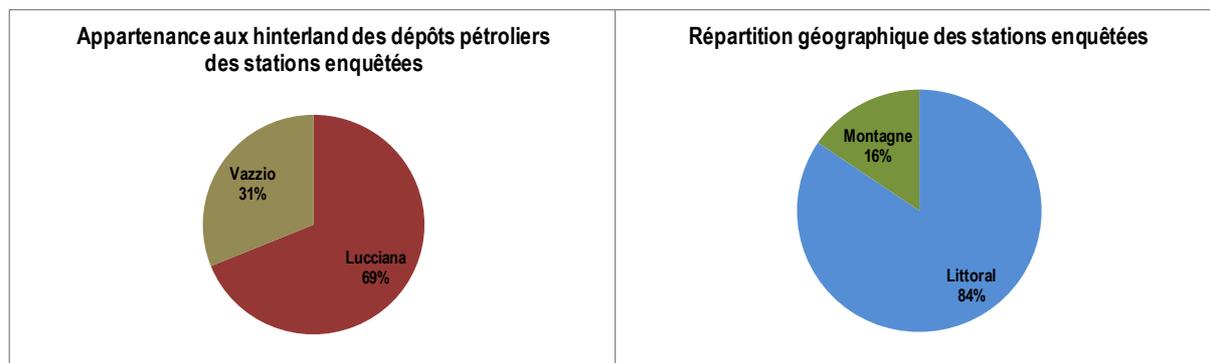
#### 1.5.1.2 Composition de l'échantillon

L'échantillon de stations enquêtées est composé des 4 enseignes présentes sur le territoire corse. La répartition de l'échantillon en fonction de ces différentes enseignes correspond à celle observée sur l'ensemble des stations.



Source : Vialtis Consulting International

Les stations interrogées pendant l'enquête sont majoritairement situées dans des zones littorales et appartiennent pour les 2/3 d'entre elles à l'hinterland du dépôt pétrolier de Lucciana. Cette répartition géographique reflète celle observée sur la totalité des stations corses.



Source : Vialtis Consulting International

## 1.5.2 Les conclusions de l'enquête

### 1.5.2.1 Les prix du gazole

- 24 février 2012

Tableau : Le prix du gazole TTC au 24 février 2012

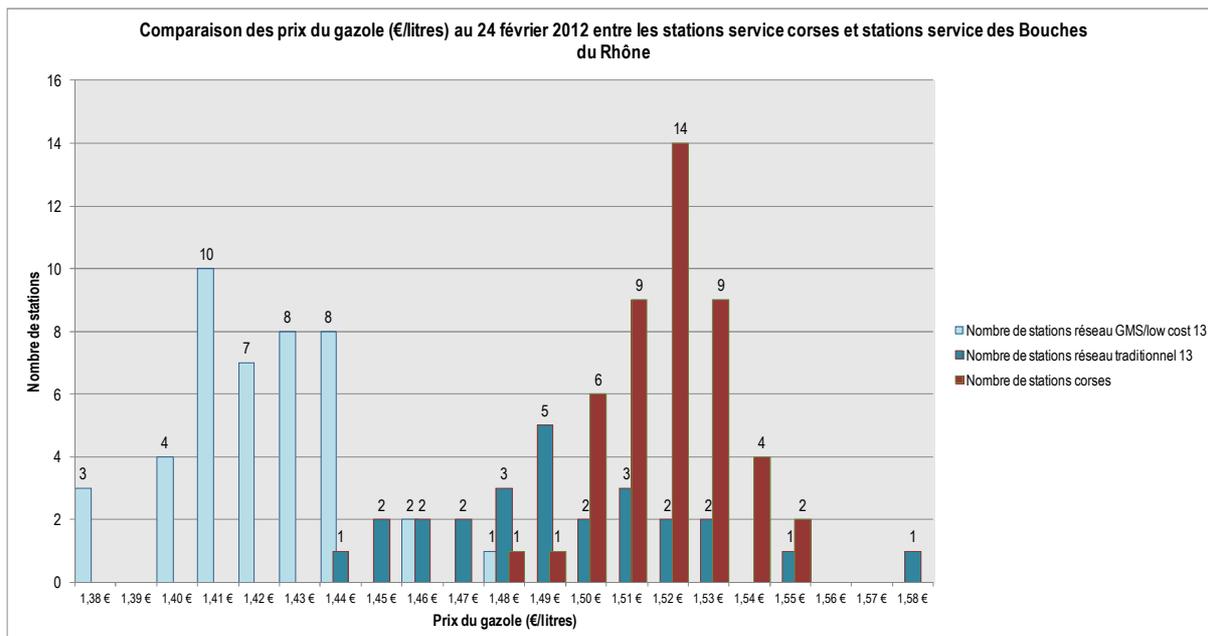
	Stations Bouches du Rhône		Stations corses
	Réseau GMS/Low cost	Réseau traditionnel	
Taille de l'échantillon	43	26	46
Prix minimum (€/l)	1,38 €	1,44 €	1,48 €
Prix maximum (€/l)	1,48 €	1,58 €	1,55 €
Ecart de prix (€/l)	0,10 €	0,14 €	0,07 €
Prix moyen (€/l)	1,42 €	1,49 €	1,52 €

Le 24 février 2012 les prix du gazole sur l'ensemble des 46 stations corses interrogées varie entre 1,48€/l TTC et 1,55€/l TTC la moyenne étant de 1,52€/l TTC.

Pour ce même jour le prix observé dans les stations des Bouches du Rhône tout réseau confondu varie de 1,38€/l TTC à 1,58€/l TTC, la moyenne étant de 1,45€/l TTC.

Toutefois si l'on s'intéresse au réseau traditionnel des Bouches du Rhône, avec lequel la comparaison est la plus pertinente car le réseau GMS est inexistant en Corse, on remarque que les prix varient de 1,44€/l TTC à 1,58€/l TTC avec une moyenne à 1,49€/l TTC. L'écart de prix entre les stations corses et les stations du réseau traditionnel n'est alors que de 0,03€/l TTC.





Source : Vialtis Consulting International

Les conclusions de cette enquête sont :

- Les prix pratiqués par la GSM et le réseau Low Cost sont bien inférieurs à ceux du réseau corse et du réseau traditionnel de Bouches du Rhône
- Les prix pratiqués par le réseau corse ont une amplitude très réduite par rapport aux prix pratiqués par le réseau traditionnel de Bouches du Rhône. L'écart de prix entre la station corse la plus chère et la station la moins chère n'est que de 0.07€/l TTC tandis que ce même écart est de 0.14€/l TTC pour le réseau traditionnel des Bouches du Rhône.
- La station la plus chère est une station appartenant au réseau traditionnel des Bouches du Rhône.

Les stations corses interrogées indiquent avoir été livrées entre 9 jours avant la date de l'enquête et le jour même. La date de livraison moyenne remonte aux 2 jours précédant la date d'enquête.

Il est intéressant de constater que les dates de changement de prix indiquées par les exploitants ne correspondent pas avec les dates des dernières livraisons. En effet, les dates de derniers changements de prix remontent en général à plus longtemps que les dernières livraisons. Elles s'échelonnent entre 16 jours avant la date d'enquête et le jour même et sont d'en moyenne de 4 jours précédant l'enquête.

- 09 mars 2012

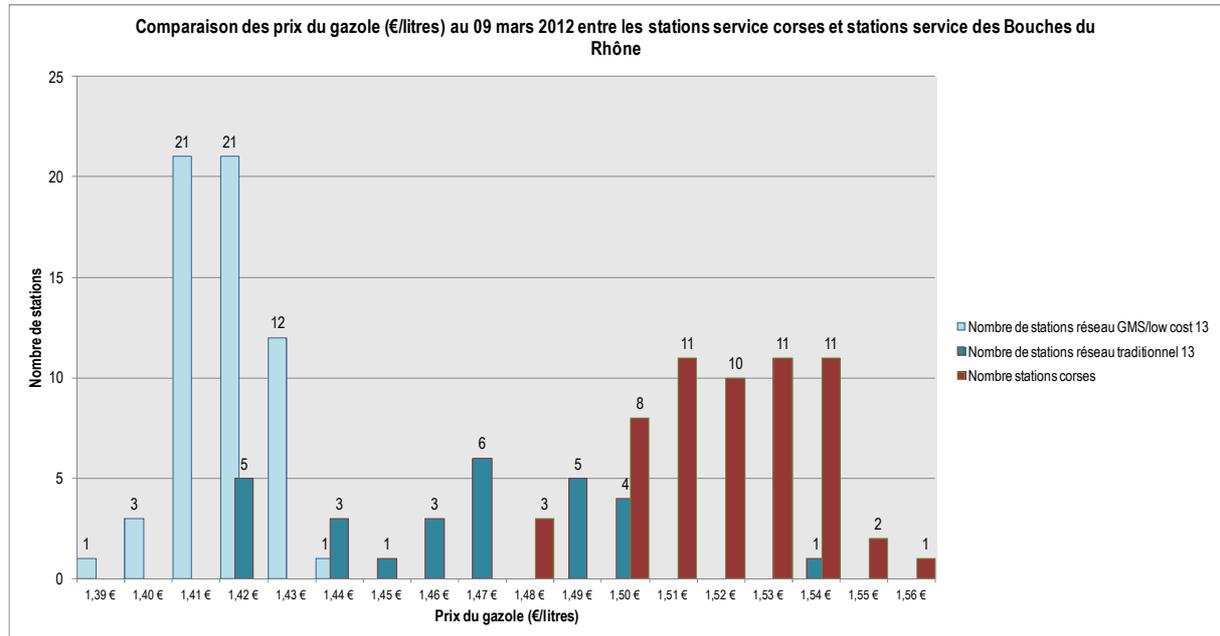
Tableau : Le prix du gazole TTC au 09 mars 2012

	Stations Bouches du Rhône		Stations corses
	Réseau GSM/Low cost	Réseau traditionnel	
Taille de l'échantillon	59	28	57
Prix minimum (€/l)	1,39 €	1,42 €	1,48 €
Prix maximum (€/l)	1,44 €	1,54 €	1,56 €
Ecart de prix (€/l)	0,05 €	0,13 €	0,08 €
Prix moyen (€/l)	1,41 €	1,46 €	1,52 €

Le 09 mars 2012 les prix du gazole sur l'ensemble des 57 stations corses interrogées varie entre 1,48€/l TTC et 1,56€/l TTC la moyenne étant de 1,52€/l TTC.

Pour ce même jour le prix observé dans les stations des Bouches du Rhône tout réseau confondu varie de 1,39€/l TTC à 1,54€/l TTC, la moyenne étant de 1,43€/l TTC.

Toutefois si l'on s'intéresse au réseau traditionnel des Bouches du Rhône, on remarque que les prix varient de 1,42€/l TTC à 1,54€/l TTC avec une moyenne à 1,46€/l TTC. L'écart de prix entre les stations corses et les stations du réseau traditionnel n'est alors que de 0,06€/l TTC.



Source : Vialtis Consulting International

Les conclusions de cette enquête sont :

- Les prix des stations corses sont cette fois-ci supérieurs aux prix des stations Bouches du Rhône y compris celles du réseau traditionnel. Les écarts de prix moyen entre le réseau traditionnel des Bouches du Rhône et le réseau corse sont de 0,06€/l TTC contre 0,03€/l TTC observés le 24 février.
- On observe que les prix des stations des Bouches du Rhône ont légèrement baissé entre les deux dates d'enquête. Cette baisse n'a pas été observée sur le réseau corse. En effet, un grand nombre de stations corses n'avaient pas changé leur prix entre le 24 février 2012 et le 09 mars 2012.
- On constate toujours une amplitude de prix très réduite pour les stations corses. En effet, l'écart de prix est de 0,08€/l TTC tandis qu'il est de 0,13€/l TTC pour les stations du réseau traditionnel des Bouches du Rhône.

Les stations corses interrogées indiquent avoir été livrées entre 7 jours avant la date de l'enquête et le jour même. La date de livraison moyenne remonte aux 2 jours précédant la date d'enquête.

Là encore, les dates de changement de prix indiquées par les exploitants ne correspondent pas avec les dates de dernières livraisons. En effet, les dates de derniers changements de prix remontent en général à plus longtemps que les dernières livraisons. Elles s'échelonnent entre 19 jours avant la date d'enquête et le jour même et sont en moyenne de **7 jours**.

- 30 mars 2012

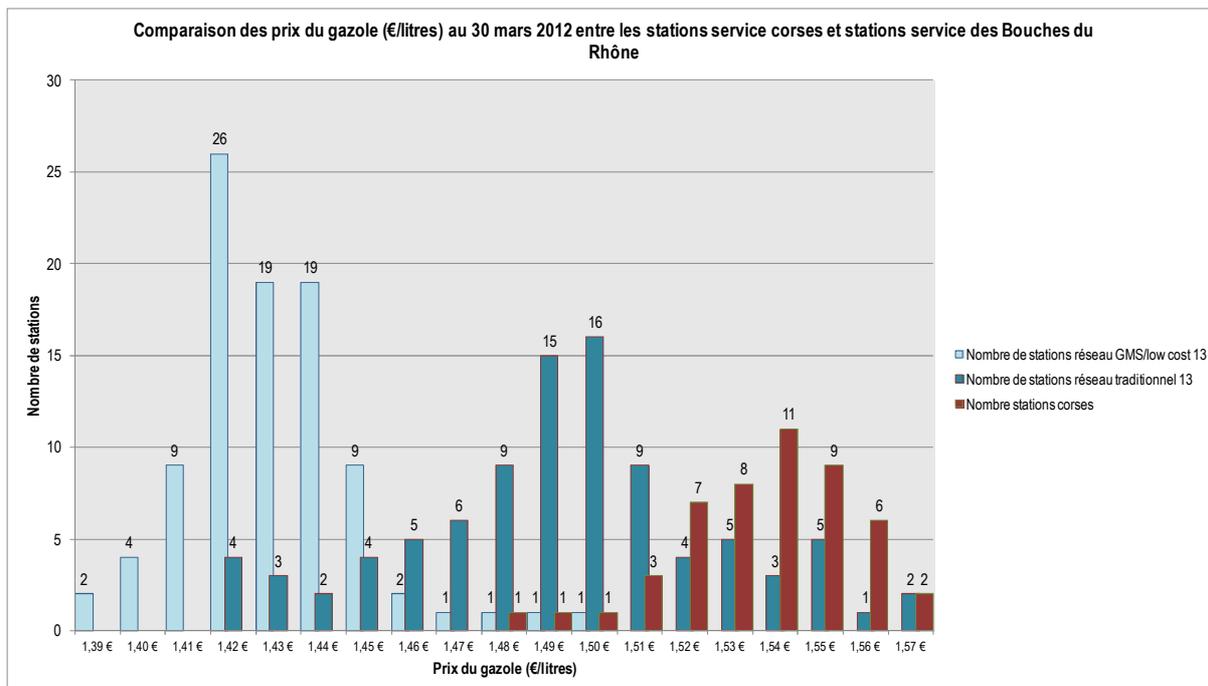
Tableau : Le prix du gazole TTC au 30 mars 2012

	Stations Bouches du Rhône		Stations corses
	Réseau GMS/Low cost	Réseau traditionnel	
Taille de l'échantillon	94	93	49
Prix minimum (€/l)	1,39 €	1,42 €	1,48 €
Prix maximum (€/l)	1,50 €	1,57 €	1,57 €
Ecart de prix (€/l)	0,11 €	0,16 €	0,09 €
Prix moyen (€/l)	1,43 €	1,49 €	1,54 €

Le 30 mars 2012, les prix du gazole sur l'ensemble des 50 stations corses interrogées varie entre 1,48€/l TTC et 1,57€/l TTC la moyenne étant de 1,54€/l TTC.

Pour ce même jour le prix observé dans les stations des Bouches du Rhône tout réseau confondu varie de 1,39€/l TTC à 1,57€/l TTC, la moyenne étant de 1,46€/l TTC.

Toutefois si l'on s'intéresse au réseau traditionnel des Bouches du Rhône, on remarque que les prix varient de 1,42€/l TTC à 1,57€/l TTC avec une moyenne à 1,49€/l TTC. L'écart de prix entre les stations corses et les stations du réseau traditionnel n'est alors que de 0,05€/l TTC.



Source : Vialtis Consulting International

Les conclusions de cette enquête sont :

- Les prix des stations corses sont cette fois-ci supérieurs aux prix des stations Bouches du Rhône y compris celles du réseau traditionnel.
- L'écart de prix pour les stations corses est de 0,09€/l TTC ce qui est sensiblement supérieur aux enquêtes précédentes.

Les stations corses interrogées indiquent avoir été livrées entre 9 jours avant la date de l'enquête et le jour même. La date de livraison moyenne remonte à 1,5 jours précédant la date d'enquête.

Là encore, les dates de changement de prix indiquées par les exploitants ne correspondent pas avec les dates de dernières livraisons. En effet, les dates de derniers changements de prix remontent en général

à plus longtemps que les dernières livraisons. Elles s'échelonnent entre 14 jours avant la date d'enquête et le jour même et sont en moyenne de 4 jours.

### 1.5.2.2 Les prix du sans plomb

- 24 février 2012

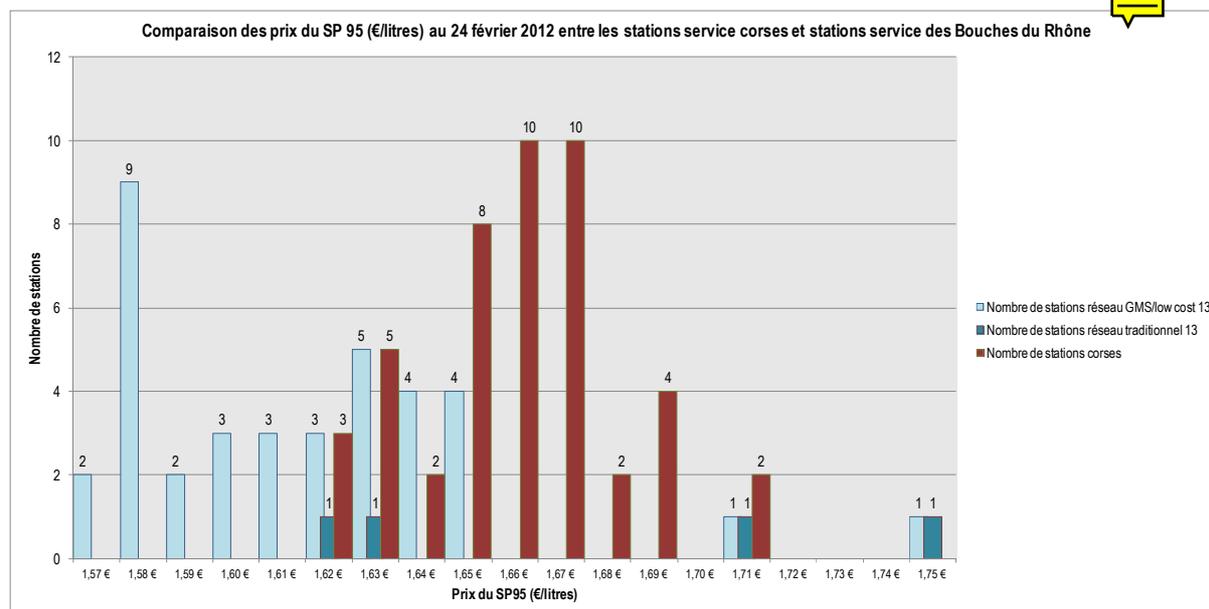
Tableau: Le prix du sans plomb TTC au 24 février 2012

	Stations Bouches du Rhône		Stations corses
	Réseau GSM/Low cost	Réseau traditionnel	
Taille de l'échantillon	37	4	46
Prix minimum (€/l)	1,57 €	1,62 €	1,62 €
Prix maximum (€/l)	1,75 €	1,75 €	1,71 €
Ecart de prix (€/l)	0,18 €	0,13 €	0,09 €
Prix moyen (€/l)	1,62 €	1,68 €	1,66 €

Le 24 février 2012 les prix du sans plomb sur l'ensemble des 46 stations corses interrogées varie entre 1,62€/l TTC et 1,71€/l TTC la moyenne étant de 1,66€/l TTC.

Pour ce même jour le prix observé dans les stations des Bouches du Rhône tout réseau confondu varie de 1,57€/l TTC à 1,75€/l TTC, la moyenne étant de 1,62€/l TTC.

Toutefois si l'on s'intéresse au réseau traditionnel des Bouches du Rhône, on remarque que les prix varient de 1,62€/l TTC à 1,75€/l TTC avec une moyenne à 1,68€/l TTC. Les stations du réseau traditionnel de Bouches du Rhône sont alors plus chères en moyenne sur le sans plomb que celles de Corse. **Il convient toutefois de modérer ce propos car la taille de l'échantillon obtenu pour cette date sur le réseau traditionnel est très faible et ne permet pas de valider la pertinence de l'analyse.**



Source : Vialtis Consulting International

Les conclusions de cette enquête sont :

- L'écart de prix entre les stations de Bouches du Rhône et celles de Corse pour le sans plomb est moins marqué que pour le gazole même en prenant en compte le réseau GSM. Il n'est que de 0,04€/l TTC.

- On remarque une amplitude de prix toujours réduite pour les stations corses avec un écart de 0,08€/l TTC entre la station la plus chère et la moins chère. A contrario, l'amplitude de prix est très large pour les stations des Bouches du Rhône. L'écart est de 0,18€/l TTC. Cet écart est beaucoup plus important pour le sans plomb que pour le gazole.
- La station la plus chère est une station appartenant au réseau traditionnel des Bouches du Rhône.

Les fréquences de livraison indiquées par les stations corses interrogées sont plus longues pour le sans plomb que pour le gazole ce qui s'explique par la demande moins importante pour ce produit. Les stations corses interrogées indiquent avoir été livrées entre 14 jours avant la date de l'enquête et le jour même. La date de livraison moyenne remonte aux 3 jours précédant la date d'enquête.

On constate également pour le sans plomb, que les prix ne sont pas systématiquement mis à jour avec les livraisons. En effet, les dates de derniers changements de prix s'échelonnent entre 16 jours avant la date d'enquête et le jour même et sont d'en moyenne de 4 jours précédant l'enquête. Toutefois cette tendance est moins marquée que pour le produit gazole.

- 09 mars 2012

Tableau : Le prix du sans plomb TTC au 09 mars 2012

	Stations Bouches du Rhône		Stations corses
	Réseau GMS/Low cost	Réseau traditionnel	
Taille de l'échantillon	58	27	57
Prix minimum (€/l)	1,57 €	1,58 €	1,63 €
Prix maximum (€/l)	1,67 €	1,74 €	1,72 €
Ecart de prix (€/l)	0,10 €	0,16 €	0,09 €
Prix moyen (€/l)	1,61 €	1,65 €	1,68 €

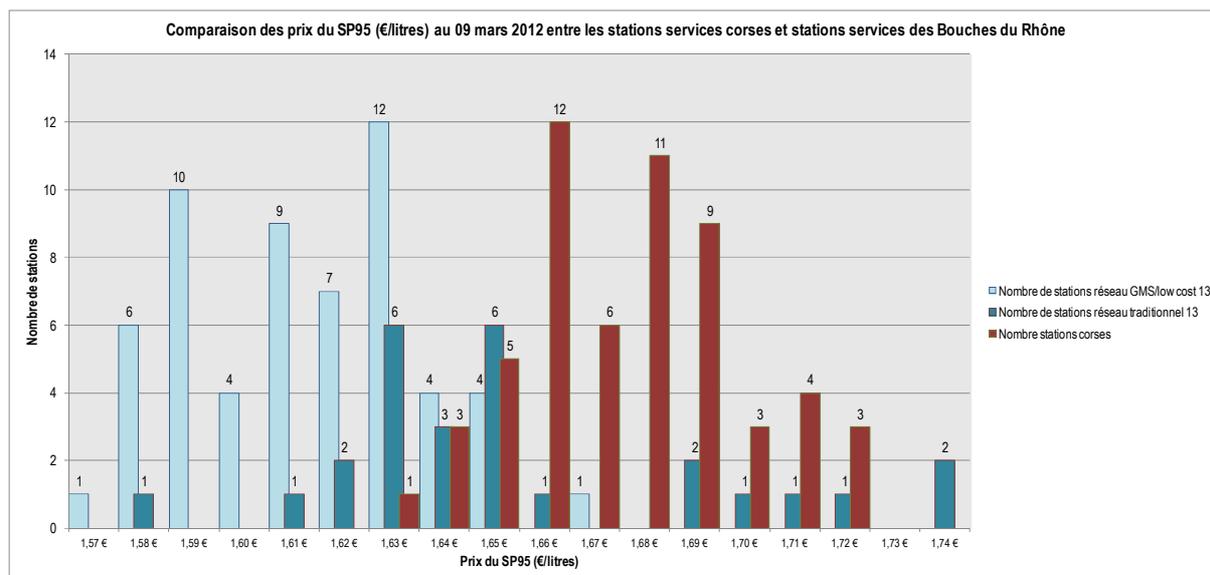
Source :

Vialtis Consulting International

Le 09 mars 2012 les prix du sans plomb sur l'ensemble des 57 stations corses interrogées varie entre 1,63€/l TTC et 1,72€/l TTC la moyenne étant de 1,68€/l TTC.

Pour ce même jour le prix observé dans les stations des Bouches du Rhône tout réseau confondu varie de 1,37€/l TTC à 1,74€/l TTC, la moyenne étant de 1,63€/l TTC.

Toutefois si l'on s'intéresse au réseau traditionnel des Bouches du Rhône, on remarque que les prix varient de 1,58€/l TTC à 1,74€/l TTC avec une moyenne à 1,65€/l TTC. L'écart de prix entre les stations corses et les stations du réseau traditionnel n'est alors que de 0,03€/l TTC, ce qui est relativement faible.



Source : Vialtis Consulting International

Les conclusions de cette enquête sont :

- Les écarts de prix entre stations corses et stations des Bouches du Rhône sont beaucoup moins marqués pour le sans plomb que pour le gazole. On constate 0,05€/l TTC d'écart entre stations corses et stations des Bouches du Rhône, tout réseau confondu.
- L'amplitude de prix est toujours plus marquée pour les stations corses que pour les stations de Bouches du Rhône.
- Comme pour le gazole, les prix ont baissé entre le 24 février et le 09 mars dans les stations de Bouches du Rhône. Cette baisse n'est pas observée sur les stations corses.

On observe également des fréquences de livraisons plus longues pour le sans plomb que pour le gazole. Les stations corses interrogées indiquent avoir été livrées entre 15 jours avant la date de l'enquête et le jour même. La date de livraison moyenne remonte aux 2 jours précédant la date d'enquête.

Là encore, les dates de changement de prix indiquées par les exploitants ne correspondent pas avec les dates de dernière livraison. En effet, les dates de derniers changements de prix remontent en général à plus longtemps que les dernières livraisons. Elles s'échelonnent entre 19 jours avant la date d'enquête et le jour même et sont d'en moyenne de 7 jours.

- 30 mars 2012

Tableau : Le prix du sans plomb TTC au 30 mars 2012

	Stations Bouches du Rhône		Stations corses
	Réseau GMS/Low cost	Réseau traditionnel	
Taille de l'échantillon	71	44	49
Prix minimum (€/l)	1,61 €	1,66 €	1,65 €
Prix maximum (€/l)	1,70 €	1,78 €	1,79 €
Ecart de prix (€/l)	0,09 €	0,12 €	0,14 €
Prix moyen (€/l)	1,66 €	1,71 €	1,72 €

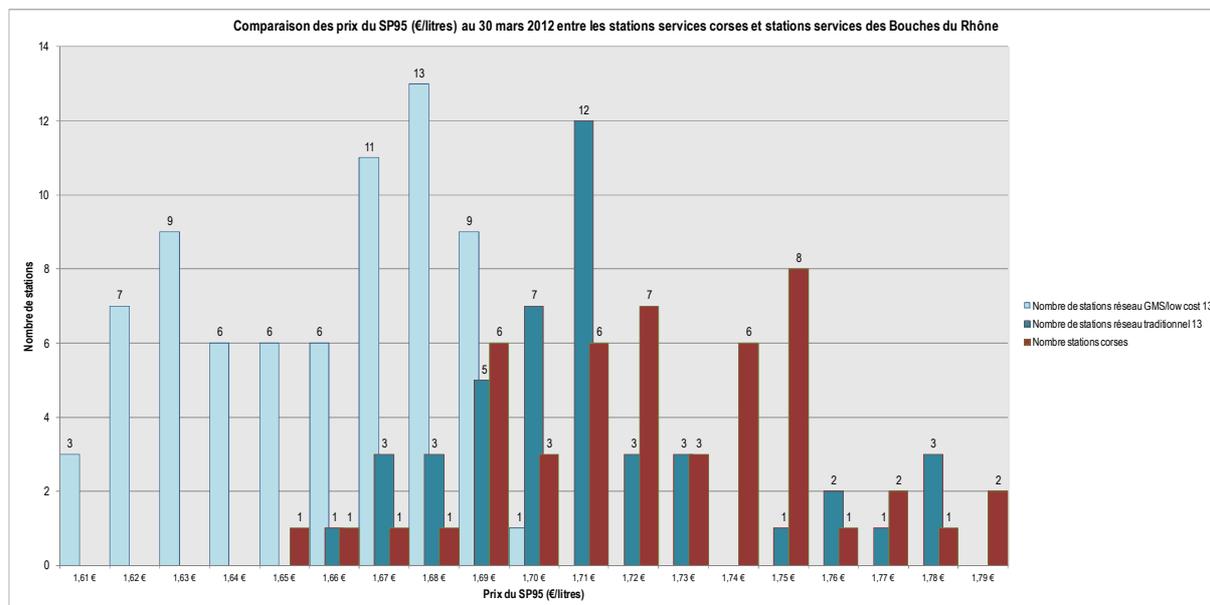
Source :

Vialtis Consulting International

Le 30 mars 2012 les prix du sans plomb sur l'ensemble des 50 stations corses interrogées varie entre 1,65€ TTC et 1,79€ TTC la moyenne étant de 1,72€ TTC.

Pour ce même jour le prix observé dans les stations des Bouches du Rhône tout réseau confondu varie de 1,61€ TTC à 1,78€ TTC, la moyenne étant de 1,68€ TTC.

Toutefois si l'on s'intéresse au réseau traditionnel des Bouches du Rhône, on remarque que les prix varient de 1,66€ TTC à 1,78€ TTC avec une moyenne à 1,71€ TTC. L'écart de prix entre les stations corses et les stations du réseau traditionnel n'est alors que de 0,01€ TTC, ce qui est relativement faible.



Source : Vialtis Consulting International

Les conclusions de cette enquête sont :

- Les écarts de prix entre stations corses et stations des Bouches du Rhône sont beaucoup moins marqués pour le sans plomb que pour le gazole. On constate 0,01€ TTC d'écart entre stations corses et stations du réseau traditionnel des Bouches du Rhône.
- L'amplitude de prix est toujours plus marquée pour le SP95. Elle est de 0,14€ TTC pour la Corse.

Les fréquences de livraison semblent s'être réduites par rapport aux précédentes enquêtes. La date de livraison moyenne remonte à 1,4 jour précédant la date d'enquête.

### 1.5.2.3 Conclusion générale de l'enquête prix

Les principales conclusions pouvant être dressées de l'enquête sont les suivantes

- Les écarts de prix entre stations corses et stations des Bouches du Rhône (réseau traditionnel seulement) sont au maximum de 0,03€/l TTC ce qui est relativement faible. En effet, si l'on observe le seul réseau traditionnel des Bouches du Rhône les écarts de prix entre les stations d'un même réseau sont de l'ordre de 0,13 ou 0,14€/l TTC. Cette observation est particulièrement marquée pour le produit sans plomb
- On remarque de manière générale très peu d'amplitude de prix entre les stations. L'écart de prix le plus important observé est de 0,09€/l TTC tandis qu'il est de 0,18€/l TTC pour les stations de Bouches du Rhône. Cela conduit à penser que les exploitants corses changent leur prix en fonction des prix observés à la concurrence et moins en fonction d'objectifs de positionnement et d'objectifs de marges.
- On observe également que les changements de prix n'interviennent pas nécessairement à l'occasion d'une nouvelle livraison. Les fréquences dans les changements de prix sont plus longues que les fréquences de livraison. Cela signifie donc que les exploitants ne déterminent pas systématiquement leur prix en fonction de leur coût d'approvisionnement. Les baisses de prix dans les stations de Bouches du Rhône n'ont pas été observées dans les stations corses.

## 2 Analyse comparative avec d'autres territoires

### 2.1 Comparaison entre la Corse et le département des Hautes Pyrénées

#### 2.1.1 Les Hautes Pyrénées, un département avec des contraintes logistiques fortes

##### 2.1.1.1 *Des contraintes logistiques fortes*

Le Département des Hautes Pyrénées a été sélectionné comme territoire de comparaison car il présente des similitudes avec la Corse en matière de distribution du carburant.

Sa géographie montagneuse, son éloignement relatif par rapport aux dépôts et l'absence de capacités de raffinage sont des caractéristiques proches de celles de la Corse qui impactent les conditions et coûts de distribution du carburant.

Toutefois, des différences importantes peuvent justifier les écarts sur les prix à la pompe. En effet, la fiscalité pétrolière n'est pas identique en Corse et en Hautes Pyrénées puisque ce département ne bénéficie pas d'avantages fiscaux particuliers. De même les conditions d'approvisionnement et les caractéristiques du réseau de distribution diffèrent.

##### 2.1.1.2 *Fiscalité*

Le Département des Hautes Pyrénées n'a pas de particularités fiscales par rapport aux autres départements français :

- La TVA est de 19,6%
- La TIPCE applicable pour la région Midi Pyrénées est de 614,20€/m<sup>3</sup> pour le SP95 et de 441,90€/m<sup>3</sup> pour le gazole
- LA TGAP : les distributeurs opérant sur le marché du carburant en Haute Pyrénées ont la possibilité de satisfaire leurs obligations en matière d'incorporation des biocarburants. Ils ne payent donc pas la TGAP mais répercutent les seuls coûts d'incorporation sur le prix de vente des carburants. La TGAP moyenne observée dans le département est de 30,50€/m<sup>3</sup> pour le SP95 et de 26,60€/m<sup>3</sup> sur le gazole.
- Les CEE représente en moyenne 9,12€/m<sup>3</sup>
- Les CSSP sont de 6,30€/m<sup>3</sup> pour le SP95 et 6,90€/m<sup>3</sup> pour le gazole.

En résumé, le département des Hautes Pyrénées a un avantage fiscal sur la TGAP par rapport à la Corse de l'ordre de 0,04€/l HT. En revanche, ne bénéficiant pas des avantages fiscaux sur la TVA et la TICPE, l'impact sur le prix à la pompe est de 0,04€/l HT pour la TICPE et de +6,6% pour la TVA.

#### 2.1.2 Description de la chaîne de distribution du carburant

##### 2.1.2.1 *Approvisionnement*

Les approvisionnements en carburant des dépôts se font auprès des raffineries de Fos-sur-mer.

Les cotations utilisées pour négocier les approvisionnements de carburant sont donc les mêmes que celles utilisées pour la Corse, soit le Platt's MED. Le coût du produit entre la Corse et les Hautes Pyrénées est donc identique.

Le transport primaire entre les raffineries de Fos-sur-mer et les dépôts pétroliers du Sud Ouest est assuré par rail.

##### 2.1.2.2 *Stockage*

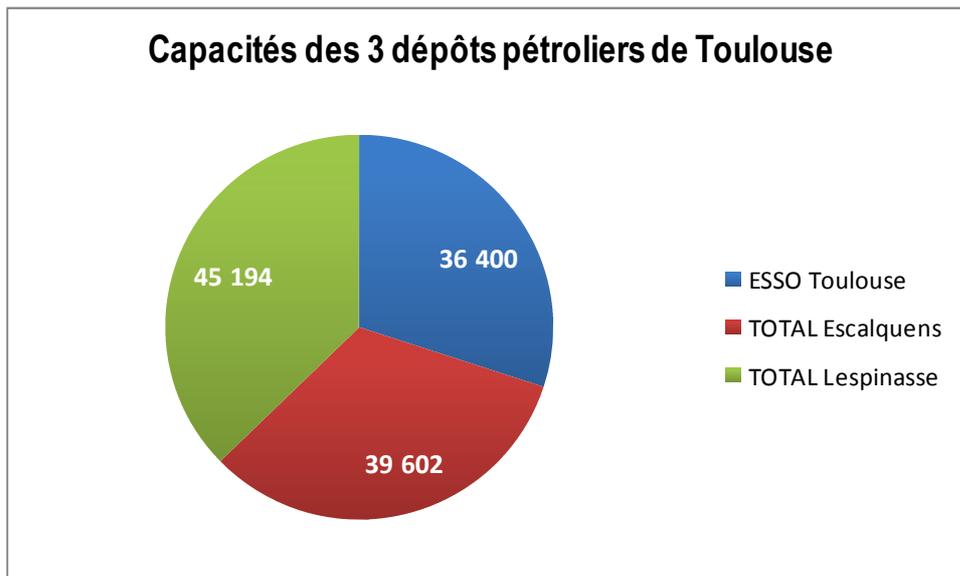
Les dépôts pétroliers les plus proches de la zone de distribution des Hautes Pyrénées sont les dépôts de Toulouse et de Saint-Gaudens.

Le dépôt de Saint-Gaudens (propriété de Dyneff Espagne), géographiquement plus proche est peu ou pas utilisé car il ne distribue que du gazole et pas de SP95. Il semblerait que ce dépôt ne serve uniquement aux consommateurs finaux (transporteurs routiers disposant de cuves, industriels) ou à l’approvisionnement en fioul domestique.

Hormis les dépôts liés aux aéroports et à l’industrie aéronautique, on compte trois dépôts pétroliers à Toulouse dont deux appartiennent à TOTAL et un à ESSO.

Les dépôts de Toulouse sont tous embranchés route et rail. Ils ont un hinterland plus vaste que celui des DPLC puisqu’ils approvisionnent l’ensemble de la région Midi Pyrénées dont la population s’élève à 2 862 707 habitants.

Les capacités des 3 dépôts pétroliers de Toulouse sont au total de 121 196 m<sup>3</sup> répartis comme suit :



Source : Vialtis

Consulting International

En prenant un taux de rotation national moyen de l’ordre de 9 rotations par an, on estime donc leurs volumes en sortie de l’ordre de 1 100 000 m<sup>3</sup>.

Les capacités de stockage des dépôts approvisionnant le département des Hautes Pyrénées sont près de 3 fois supérieures à celles de DPLC.

Les volumes en sortie des dépôts sont également plus élevés qu’en Corse.

On peut donc supposer que les volumes importants en sortie permettent d’amortir des coûts d’exploitation et de maintenance.

### 2.1.2.3 Transport secondaire

Le département des Hautes Pyrénées est une zone montagneuse, toutefois, la présence d’une autoroute depuis Toulouse (A64) facilite les accès aux stations service.

La plupart des stations service (91% d’entre elles) sont situées entre 100 et 200 km des dépôts de Toulouse et 37% d’entre elles se situent à plus de 150 km de ceux-ci.

Les temps de trajet sont relativement longs et ne permettent pas d’optimiser les tournées.

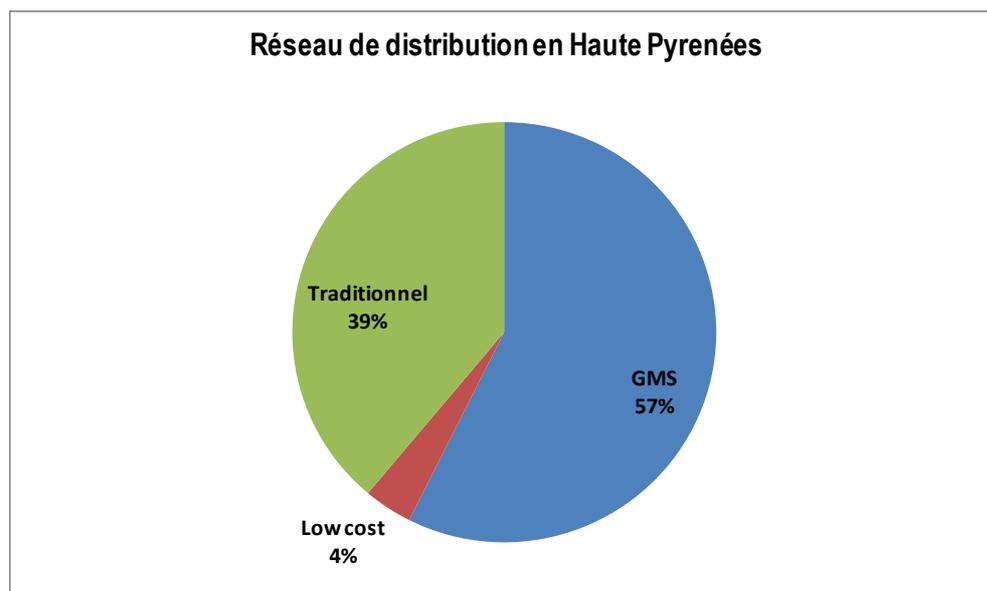
On estime le coût moyen du transport secondaire à 14€/m<sup>3</sup>.

Du point de vue du transport secondaire, les conditions d’exploitation sont similaires à celles rencontrées en Corse.

#### 2.1.2.4 Réseau de distribution

Sur le site *prix.gouv*, 54 stations service sont recensées pour une population de 229 670 habitants. Le nombre d'habitant par station est donc de 4 253. Il est donc près de deux fois plus élevés qu'en Corse et similaire à la tendance observée sur le continent de concentration des stations service.

On observe également la présence de stations de la grande distribution (31 stations GMS) et « low cost » (2 stations « low cost ») qui représentent 61% du marché de la distribution de carburant en Haute Pyrénées.



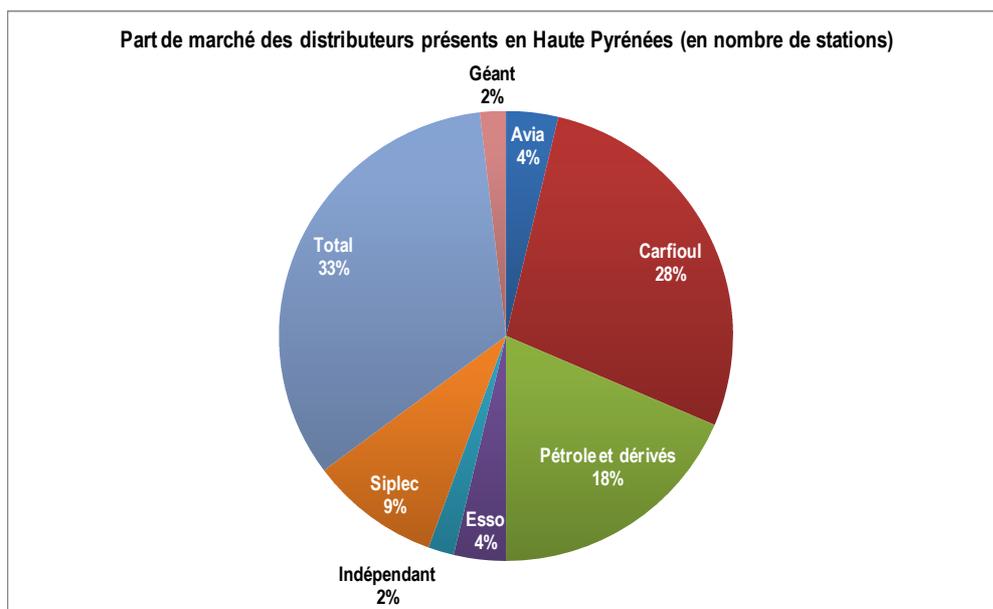
Source : Vialtis

Consulting International

Les distributeurs intervenant sur le marché des Hautes Pyrénées sont au nombre de 8 :

- Total est présent au travers de ses deux réseaux Total et Elan, c'est le distributeur le plus important
- Carfuel est présent au travers de ses réseaux Carrefour Contact, Carrefour Contact et Shopi (15 stations au total)
- Pétrole et dérivés est présent au travers de ses réseaux Ecomarché, Intermarché et Netto (10 stations au total)
- Siplec est présent au travers de ses réseaux Leclerc et Système U (5 stations au total)
- Avia et Esso sont présents à travers leurs deux réseaux du même nom (2 stations chacun)
- Géant n'a qu'une seule station

On recense également la présence d'un indépendant qui a une seule station.



Source : Vialtis

Consulting International

Le nombre de distributeurs et d'enseignes présentes sur le marché de la distribution du carburant en haute Pyrénées est beaucoup plus varié qu'en Corse. En effet, 12 enseignes se partagent le marché dont 8 pour la GMS.

Pour le réseau traditionnel, seules 3 enseignes sont présentes : TOTAL, Elan (appartenant au groupe TOTAL) et Avia. Sur les 20 stations du réseau traditionnel, 18 d'entre elles appartiennent au groupe TOTAL.

## 2.1.3 Prix observés en Hautes Pyrénées

### 2.1.3.1 Méthodologie

La méthodologie utilisée pour comparer les prix des carburants en Corse et dans les Hautes Pyrénées est identique à celle employée en phase 1 à la différence que la comparaison a été réalisée pour une seule date, le 30 mars 2012 :

- Les prix pour la Corse sont ceux observés pendant l'enquête prix réalisée à trois dates
- Les prix pour les stations des Hautes Pyrénées sont ceux obtenus sur le site ministériels. Une qualification des stations en fonction de la nature du réseau (GMS, Low cost, traditionnel, autoroute) a ensuite été opérée.

### 2.1.3.2 Les prix du gazole

Tableau : les prix du gazole dans les stations service de Corse et des Hautes Pyrénées le 30 mars 2012

	Stations 65		Stations corses
	Réseau GMS/Low cost	Réseau traditionnel	
Taille de l'échantillon	32	20	49
Prix minimum TTC (€/l)	1,39 €	1,48 €	1,48 €
Prix maximum TTC (€/l)	1,47 €	1,60 €	1,57 €
Ecart de prix TTC (€/l)	0,08 €	0,12 €	0,09 €
Prix moyen (€/l) HTVA	1,20 €	1,30 €	1,36 €
TVA moyenne (€/l)	0,24 €	0,25 €	0,18 €
Prix moyen (€/l) TTC	1,44 €	1,55 €	1,54 €

Source : Vialtis Consulting International

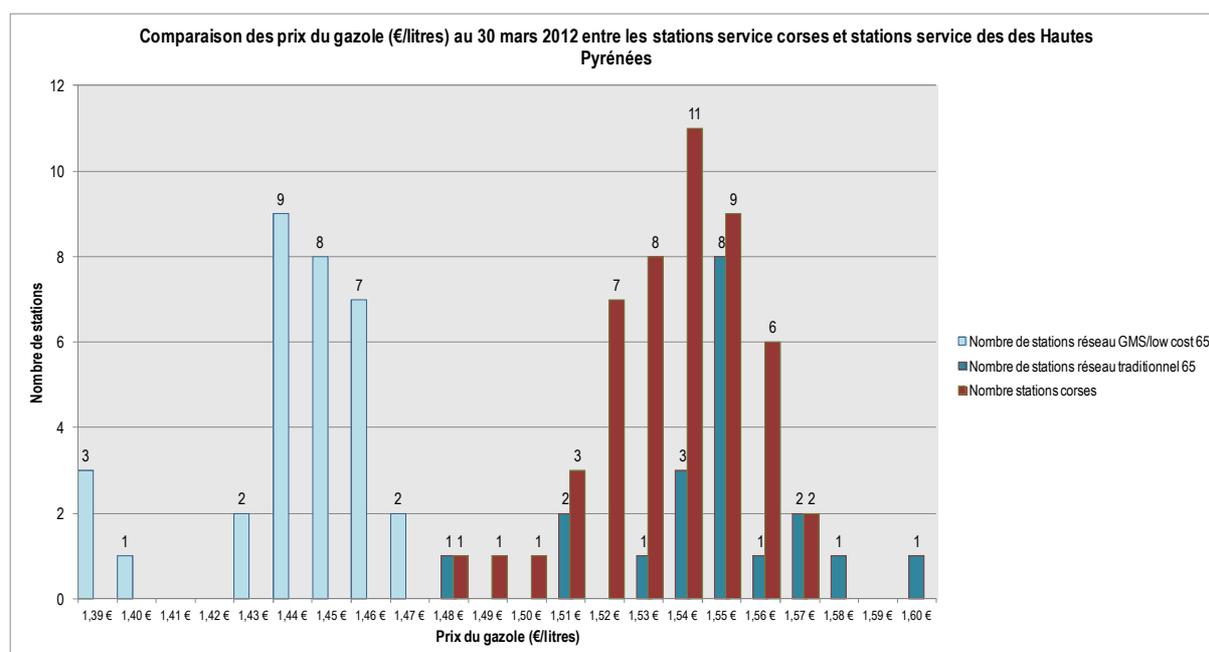
Le 30 mars 2012, on observe que les prix TTC des stations corses sont supérieurs de 0,10€/l TTC à ceux de la GSM des Hautes Pyrénées et inférieurs de 0,01€/l TTC à ceux du réseau traditionnel des Hautes Pyrénées. La station service la plus chère est une station des Hautes Pyrénées.

Si l'on regarde les prix Hors TVA on observe que les stations corses sont plus chères de 0,16€/l HTVA à la GSM des Hautes Pyrénées et de 0,07€/l HTVA du réseau traditionnel des Hautes Pyrénées. L'avantage fiscal perçu par la Corse sur le taux de TVA permet de rétablir cet écart. Il est de l'ordre de 0,08€/litres si l'on compare à la TVA perçu sur le réseau traditionnel des Hautes Pyrénées et de 0,006€/litres si l'on compare à la TVA perçu sur le réseau GSM des Hautes Pyrénées.

Ecart de prix moyens		Ecart Corse/GSM 65	Ecart Corse/traditionnel 65
Prix observés le 30/03/2012	Prix HTVA	0,16 €	0,07 €
	Avantage TVA	-	0,08 €
	Prix TTC	0,10 €	0,01 €

Source : Vialtis Consulting International

Les prix pratiqués par le réseau corse ont une amplitude plus faible par rapport aux prix pratiqués par le réseau traditionnel des Hautes Pyrénées. L'écart de prix entre la station corse la plus chère et la station la moins chère n'est que de 0.09€/l TTC tandis que ce même écart est de 0.12€/l TTC pour le réseau traditionnel des hautes Pyrénées



Source : Vialtis Consulting International

### 2.1.3.3 Les prix du SP95

Concernant le SP95, les conclusions de l'étude des prix sont les mêmes que pour le gazole. A savoir :

- Les prix TTC du réseau corse sont inférieurs au réseau traditionnels des Hautes Pyrénées et supérieurs au réseau GSM des Hautes Pyrénées.
- Les prix HTVA du réseau corse sont supérieurs à ceux du réseau traditionnels des Hautes Pyrénées. Toutefois l'avantage fiscal sur la TVA permet de rétablir les écarts.

Tableau : les prix du SP95 dans les stations service de Corse et des Hautes Pyrénées le 30 mars 2012

	Stations Bouches du Rhône		Stations corses
	Réseau GSM/Low cost	Réseau traditionnel	
Taille de l'échantillon	30	15	49
Prix minimum TTC (€/l)	1,62 €	1,66 €	1,65 €
Prix maximum TTC (€/l)	1,72 €	1,81 €	1,79 €
Ecart de prix TTC (€/l)	0,10 €	0,15 €	0,14 €
Prix moyen (€/l) HTVA	1,39 €	1,45 €	1,52 €
TVA moyenne (€/l)	0,27 €	0,29 €	0,20 €
Prix moyen (€/l) TTC	1,66 €	1,74 €	1,72 €

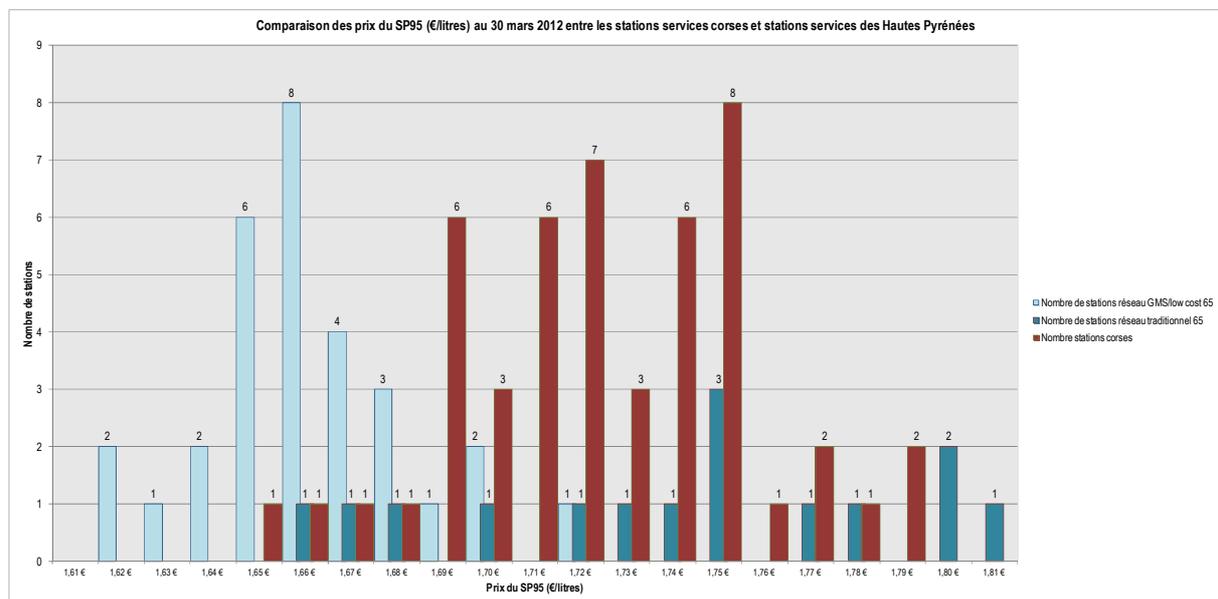
Source :

Vialtis Consulting International

Ecart de prix moyens		Ecart Corse/GSM 65	Ecart Corse/traditionnel 65
Prix observés le 30/03/2012	Prix HTVA	0,13 €	0,07 €
	Avantage TVA	-	0,09 €
	Prix TTC	0,06 €	0,02 €

Source : Vialtis Consulting International

Contrairement à l'observation formulée sur le gazole, l'amplitude de prix en Corse est plus importante pour le SP95 et comparable à celle observée sur le réseau traditionnel des Hautes Pyrénées.



Source : Vialtis Consulting International

## 2.2 Comparaison entre la Corse et la Sardaigne



### 2.2.1 Description de la chaîne de distribution du carburant

La comparaison de la chaîne de distribution du carburant corse avec celle de la Sardaigne se justifie par un certain nombre de similitudes entre les deux territoires : insularité, très fortes saisonnalité, particularisme administratif.

Toutefois, du point de vue de la distribution du carburant, la Sardaigne n'est pas soumise aux mêmes conditions que la Corse en raison de la présence sur l'île d'une importante capacité de raffinage lui permettant de faire l'économie d'un acheminement maritime complexe et coûteux.

#### 2.2.1.1 Fiscalité pétrolière

La fiscalité pétrolière en Sardaigne est identique à celle observée en Italie. La TVA sur les produits sur le SP95 et le gazole routier s'élève à 21% du prix du produit.

Sur le modèle de la TICPE, les taxes d'accises sont exprimées en valeur absolue €/m<sup>3</sup>.

Coûts	SP95	Gazole
Accise (€/m <sup>3</sup> HTVA)	564€	423€
TVA (% du prix de vente final)	21%	21%

Source : Vialtis Consulting International

#### 2.2.1.2 Approvisionnement

La Sardaigne dispose sur son territoire d'une raffinerie située à Sarroch. Les capacités de raffinage de la Sardaigne sont de 15 millions de tonnes par an ce qui représente 300 000 barils par jour.

La raffinerie de Sarroch représente 15% des capacités de raffinage de l'Italie. Il s'agit donc d'une des raffineries les plus importantes d'Italie.

La raffinerie de Sardaigne est exploitée par la SARAS.

#### 2.2.1.3 Transport

La présence de capacités de raffinage en Sardaigne permet de faire l'économie d'un acheminement maritime du produit jusqu'aux dépôts.

Les acheminements de produits pétroliers jusqu'aux dépôts se font donc par voie terrestre.

#### 2.2.1.4 Stockage

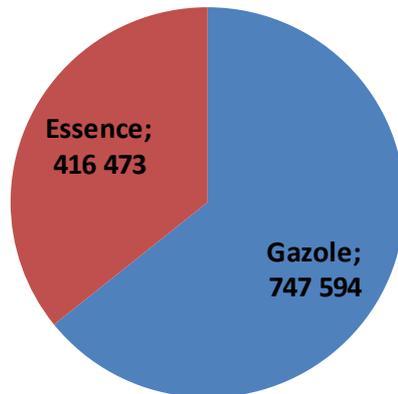
Il existe en Sardaigne deux principales zones de stockage qui fournissent 99% de la demande sarde :

- La raffinerie de Sarroch située à Cagliari dispose d'un dépôt de stockage exploité par la SARAS
- Le terminal pétrolier de Porto Torres dispose d'un dépôt de stockage exploité par le groupe pétrolier italien ENI

Enfin, il existe un troisième dépôt situé à Oristano mais dont la production est mineure puisqu'il ne fournit que 1% de la demande sarde.

La consommation sarde de carburant s'établit à 1 164 067 m<sup>3</sup> pour l'année 2010 dont 64% est constituée de consommation de gazole et 36% de sans plomb.

**Consommation sarde de carburant pour l'année 2010 (m3)**

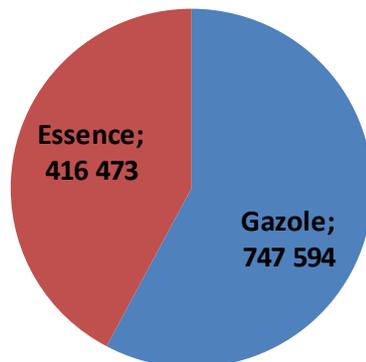


Source : Vialtis

Consulting International

Les volumes distribués via le réseau sarde (hors ventes directes) représentent 72% de la consommation totale de gazole et 94% de la consommation totale de sans plomb.

**Consommation sarde de carburant via le réseau de distribution pour l'année 2010 (m3)**



Source : Vialtis

Consulting International

#### 2.2.1.5 Réseau de distribution

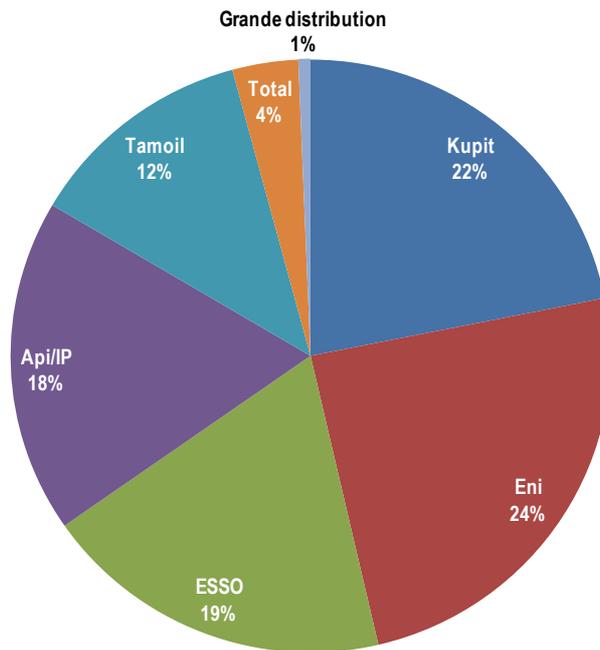
Le nombre de stations service en Sardaigne est de 617 en 2010. Le nombre d'habitants par station service est donc de 2 716 ce qui est similaire à la Corse et au reste de l'Italie (on dénombre 2 864 habitants par station service en Italie).

Le volume moyen théorique par station service est donc relativement faible puisque il est en moyenne de 1506 m3 par station en 2010.

A l'inverse de la Corse, la GMS est présente sur le marché sarde. On recense en effet 4 stations de grande distribution dont une appartenant à Carrefour, une appartenant à Auchan et deux appartenant au groupe Conad.

On recense 7 distributeurs de carburant dont les parts de marché sont les suivantes

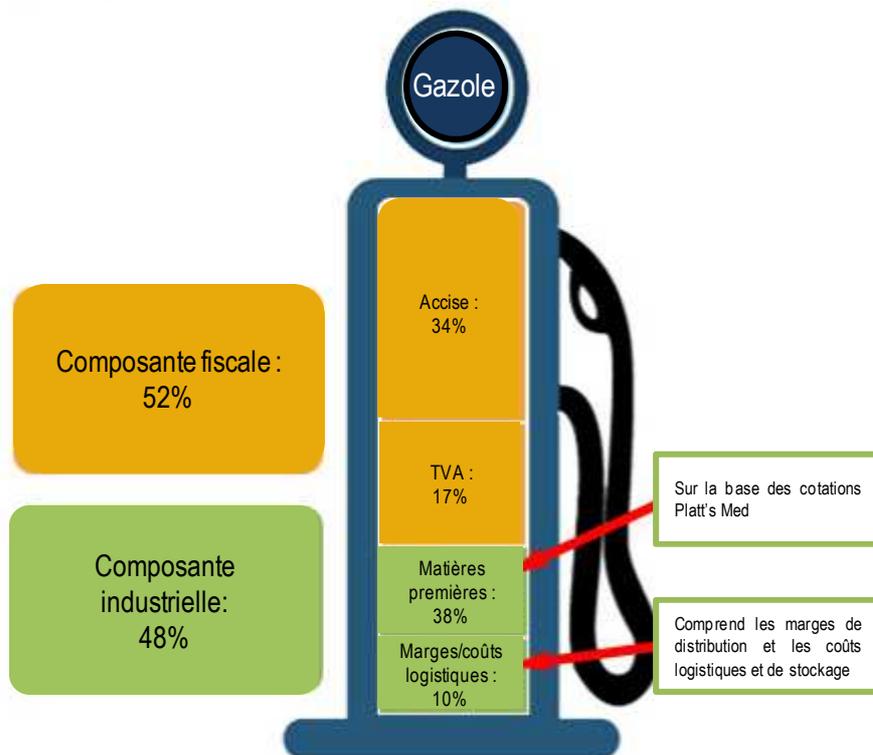
### Part de marché des distributeurs présents en Sardaigne en 2010



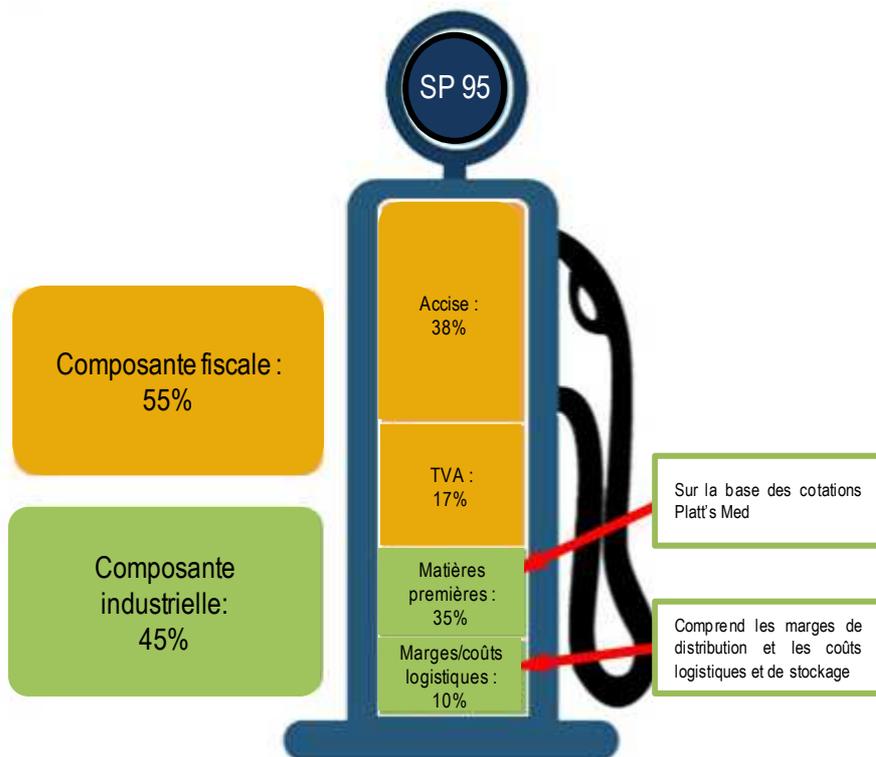
Source : Vialtis Consulting International

### 2.2.2 Les prix des carburants en Sardaigne

Comme pour le reste de l'Italie, la fixation des prix en Sardaigne est libre et varie en fonction des cours des produits raffinés (platt's).



Source : Vialtis Consulting International sur la base des informations de Unione Petrolifera



Source : Vialtis Consulting International sur la base des informations de Unione Petrolifera

D'après nos informations, les consommateurs sardes n'observent pas de différences de prix du carburant par rapport au reste de la péninsule.



## 3 Descriptif du mécanisme de formation des prix

### 3.1 Rappel de la démarche de travail

#### 3.1.1 Comparaison entre un prix théorique et un prix observé

A partir des informations en notre possession ainsi que des coûts logistiques moyens pour la Corse obtenus au travers des entretiens avec les différents acteurs, nous avons pu reconstituer un prix théorique, pour un jour donné, du prix à la pompe.

Le prix théorique reconstitué comprend les éléments suivants : prix du produit sur la base des cotations platt's du jour ; taxes ; coûts logistiques moyens observés ; marges de distribution moyennes observées sur le continent et selon les types de réseaux.

Ce prix théorique a été reconstitué pour le réseau corse, le réseau GSM/low cost du département Bouches du Rhône et le réseau traditionnel de ce même département à 3 dates différentes correspondant aux dates d'enquête réalisées en phase 1 :

- 24 février 2012
- 09 mars 2012
- 30 mars 2012

Nous avons ensuite comparé ce prix théorique au prix observé lors des enquêtes sur les 3 réseaux cités.

Cette comparaison nous a permis de déterminer les écarts entre le prix tel qu'il devrait être en fonction de toutes les particularités fiscales ou logistiques en Corse et le prix réel observé. L'écart entre le prix théorique et le prix réel constitue un excédent de marges de distribution excédentaires.

#### 3.1.2 Reconstitution des marges de distribution

Les marges de distribution constituent les marges de l'ensemble des acteurs de la chaîne de distribution (stockage, transport, stations).

Afin de connaître précisément le niveau de marge de distribution pour chaque réseau, nous avons comparé le coût théorique du produit distribué à la pompe hors marge avec le prix réel observé sur les mêmes dates.

L'écart entre les deux valeurs représente les marges de distribution.

#### 3.1.3 Analyse de la part de chaque poste de coût dans le prix du carburant

A partir de ces différentes reconstitutions, nous avons pu identifier la part de chaque poste de coût dans le prix à la pompe et ce pour les 3 réseaux analysés.

### 3.2 Composition du prix du carburant à la pompe

#### 3.2.1 Prix du produit

Le prix à la pompe est composé du prix du produit raffiné auquel s'ajoutent les coûts logistiques, les différentes taxes et les marges des interlocuteurs intervenant tout au long du processus de distribution.

Concernant le prix du produit raffiné, des cotations au jour le jour sont utilisées par les distributeurs pour négocier leur contrat d’approvisionnement.

Il s’agit des cotations Platt’s. Ces cotations permettent de connaître pour chaque produit et zones de marché (zone Nord/Ouest Europe et Méditerranée) le prix du produit raffiné. Les cotations donnent un prix exprimé en US Dollars par tonne et un taux de change Euros / US Dollars.

Pour la Corse, les distributeurs utilisent les cotations Platt’s Med pour négocier les approvisionnements. Ce sont ces mêmes cotations qui sont utilisées par les distributeurs dans les Bouches du Rhône.

### 3.2.2 Coûts logistiques

Les coûts logistiques sont composés des éléments suivants

#### 3.2.2.1 Transport primaire et stockage

Les coûts de transport primaire et de stockage sont constitués par le prix de l’acheminement depuis la raffinerie ou le port maritime jusqu’au dépôt et par les coûts de passage sur les dépôts.

Dans le cas du continent, le transport primaire est généralement effectué par transports terrestres (pipeline, voies ferrés, camions). Le mode de transport primaire le plus optimal et donc le moins onéreux est le pipeline. Dans le cas où les stations sont approvisionnées au départ des raffineries, il n’y a pas de transport primaire. Sur le continent, il est donc difficile de faire la distinction entre coûts de transport primaire et coûts de passage en dépôt. En règle générale, le coût de passage en dépôt comprend le transport primaire.

Pour la Corse, le transport primaire est nécessairement maritime depuis les raffineries de Fos-sur-Mer vers les dépôts de Bastia et Ajaccio. Depuis le quai pétrolier ou le sea-line, le transport est assuré par pipeline sur des distances très courtes. Il convient de noter que le transport maritime est soumis à de fortes contraintes climatiques. Dans le cas d’impossibilité de décharger les navires, la compagnie maritime fait payer des pénalités (surestaries) pour l’immobilisation du navire ce qui entraîne un surcoût conséquent.

Le coût de passage en dépôt dépend principalement des caractéristiques et taille des dépôts. En effet, plus un dépôt a des capacités de stockage et des volumes élevés, plus les coûts d’exploitation unitaires sont faibles.

#### **Moyenne des coûts de transport primaire ou stockage constatés en Corse et sur le continent**

Coûts (€/m3)	Continent	Corse
Transport primaire		18,26€
Stockage		20€
<b>TOTAL</b>	<b>6,34€</b>	<b>38,26€</b>

Source : Vialtis Consulting International

#### 3.2.2.2 Transport secondaire

Les coûts du transport secondaire correspondent aux coûts d’acheminement depuis le dépôt vers les stations par des transporteurs spécialisés.

Plusieurs facteurs interviennent dans la formation du prix de la prestation de transport :

- Volume livré : la livraison par Gros Porteurs (32m3) permet d’optimiser les conditions et coût de transport.
- Condition de circulation : les temps de trajet conditionnent le prix de livraison. Un temps de livraison court permettra au transporteur d’optimiser ses tournées.

En Corse, les coûts de transport secondaire sont supérieurs à ceux observés sur le continent en raison des contraintes géographiques qui impactent les temps de livraison. D’autre part, les stations se font

rarement approvisionner par gros porteurs soit en raison d'habitudes de livraison ou de contraintes de trésorerie. Enfin, les transporteurs ont des coûts d'exploitation plus élevés en raison de la forte saisonnalité. Ils sont équipés et staffés pour répondre à la demande la plus forte. Or en basse saison, les matériels ne sont pas utilisés.



### Moyenne des coûts de transport secondaire constatés en Corse et sur le continent

Coûts (€/m3)	Continent	Corse
Transport secondaire	7,50€	12€

Source : Vialtis Consulting International



## 3.2.3 Taxes et diverses réglementations

### 3.2.3.1 Taxes

Les taxes représentent un poste de coûts significatifs.

La TICPE, les CEE et la TGAP sont des sommes exprimées en valeur absolue et ne varient pas avec le prix des carburants. En revanche la TVA est un pourcentage calculé sur le prix de vente final (incluant tous les autres coûts, taxes et marges).

La TVA s'applique donc également sur la TGAP, la TICPE et les CEE.

L'avantage fiscal dont bénéficie la Corse est donc sur la TICPE et la TVA. Concernant la TICPE, l'avantage fiscal est de 0,025€/litre HTVA pour le gazole et de 0,035€/litre HTVA pour le SP95.

En revanche, en l'absence de possibilité de distribuer des biocarburants en Corse, la TGAP est plus élevée en Corse que sur le continent. Cet écart est de 0,04€/litres HTVA pour le gazole et de 0,05€/litres HTVA pour le SP95.

### Taxes en Corse et sur le continent

Coûts	SP95		Gazole	
	Continent	Corse	Continent	Corse
TICPE (€/m3 HTVA)	614,20€	579,20€	441,90€	416,90€
TGAP (€/m3 HTVA) au 02 avril 2012	30,50€	78,51€	26,60€	71,21€
CEE (€/m3 HTVA)	9,12€			
TVA (% du prix de vente final)	19,6%	13%	19,6%	13%

Source : Vialtis Consulting International

### 3.2.3.2 Rémunération CPSSP

En France, chaque distributeur est dans l'obligation de contribuer à la constitution de stocks stratégiques. Le Comité Professionnels des Stocks Stratégiques Pétroliers est l'organisme en charge de la gestion de ces stocks.

Concrètement le CPSSP perçoit une rémunération pour chaque unité de produit pétrolier (m3) vendu. Le montant de cette rémunération est recalculé tous les quadrimestres. Elle diffère en fonction des produits.

Cette rémunération s'applique à tous les distributeurs français, quelle que soit leur localisation. Elle est donc la même pour la Corse et pour le continent.

Cette rémunération constitue un coût pour les pétroliers, au même titre qu'une taxe et est intégrée dans la formation de leur prix.

### Rémunération CPSSP en Corse et sur le continent pour le 1<sup>er</sup> quadrimestre 2012

Coûts	SP95		Gazole	
	Continent	Corse	Continent	Corse
CPSSP (€/m3 HTVA)	6,30€		6,90€	

Source : Vialtis Consulting International

### 3.2.4 Marges de distribution

Les marges de distribution diffèrent selon le type de réseau.

Sur le continent, les marges les moins élevées sont celles du réseau GSM et low cost qui sont généralement de l'ordre de 0,02€/litre à 0,04€/litre HTVA. Pour le réseau traditionnel, les marges moyennes observées en France sont de l'ordre de 0,070€/litre à 0,08€/litre HTVA.  

Ce sont ces ordres de grandeur qui ont été utilisées pour reconstituer un prix à la pompe théorique. Ces chiffres ont également été validés pour les réseaux de distribution des Bouches du Rhône par les enquêtes prix. En effet, ces enquêtes nous ont permis de comparer les prix TTC observés pour un jour donné avec l'ensemble des coûts reconstitués (prix du produit raffiné, taxes, coûts logistiques) pour ce même jour. L'écart entre les deux représente donc la marge de distribution. On constate qu'en moyenne sur les 3 jours de l'enquête, les marges de distribution observées sur le Département des Bouches du Rhône sont équivalentes aux marges moyennes indiquées précédemment.

En revanche, les marges observées sur le réseau de distribution corse sont supérieures. Elles sont de 0,13€/litre HTVA en moyenne sur les 3 dates enquêtées.

### Marges moyennes observées sur 3 dates en Corse et sur le continent (en Euros/litres HTVA)

Marge (€/litres)	Marge produit gazole	Marge produit SP 95
Bouches du Rhône – réseau GSM	0,02€	0,04€
Bouches du Rhône – réseau traditionnel	0,07€	0,08€
Corse	0,13€	0,13€

Source : Vialtis Consulting International

### 3.2.5 Part de chaque poste de coût dans le prix à la pompe

En moyenne, sur les 3 dates d'enquête réalisée, on constate que les taxes et obligations réglementaires représentent le poste de coût le plus important dans la formation du prix du carburant à la pompe.

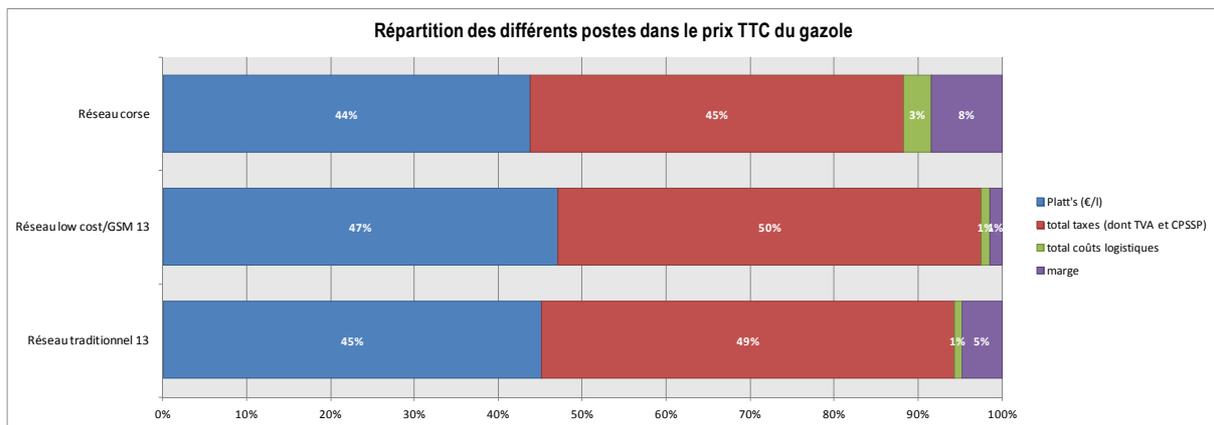
Le prix du produit intervient soit à même hauteur, soit en deuxième place.

Les marges sont ensuite le troisième poste dans la formation du prix.

Les coûts logistiques représentent une partie très faible du prix du produit (moins de 3%).



### 3.2.5.1 Le prix à la pompe du gazole



Source : Vialtis Consulting International

#### Commentaires :

Pour le réseau corse, la part des taxes dans la constitution du prix du produit est inférieure au continent en raison des avantages fiscaux dont bénéficie la Corse sur la TICPE et la TVA.

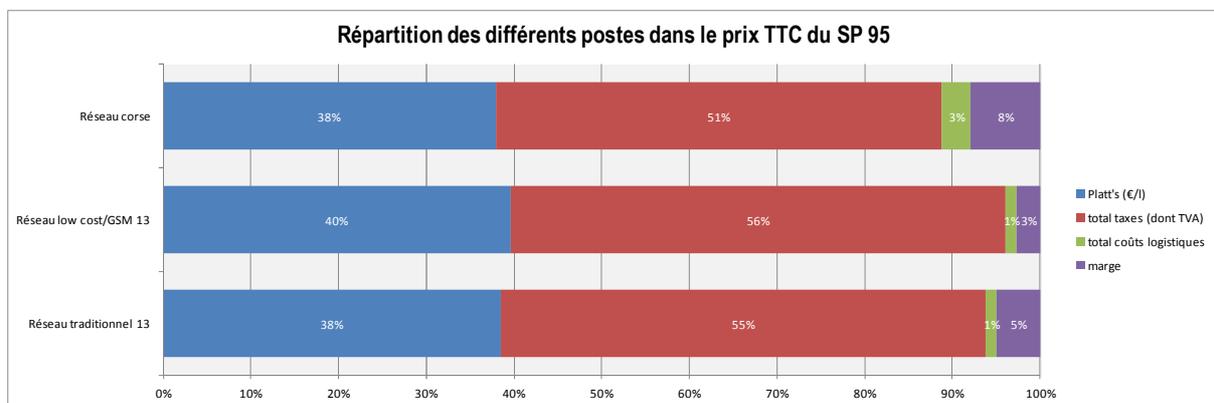
Le deuxième poste de coût est le prix du produit raffiné.

Les coûts logistiques (stockage et transport) expliquent à hauteur de 3% le prix à la pompe pour la Corse et de seulement 1% pour les Bouches du Rhône. Cela s'explique par les surcoûts d'exploitation rencontrés en Corse en raison de l'insularité et du caractère saisonnier du marché.

Les marges étant plus élevées en Corse que sur le continent, leur poids relatif est donc plus important que pour les réseaux du continent.



### 3.2.5.2 Le prix à la pompe du sans plomb 95



Source : Vialtis Consulting International

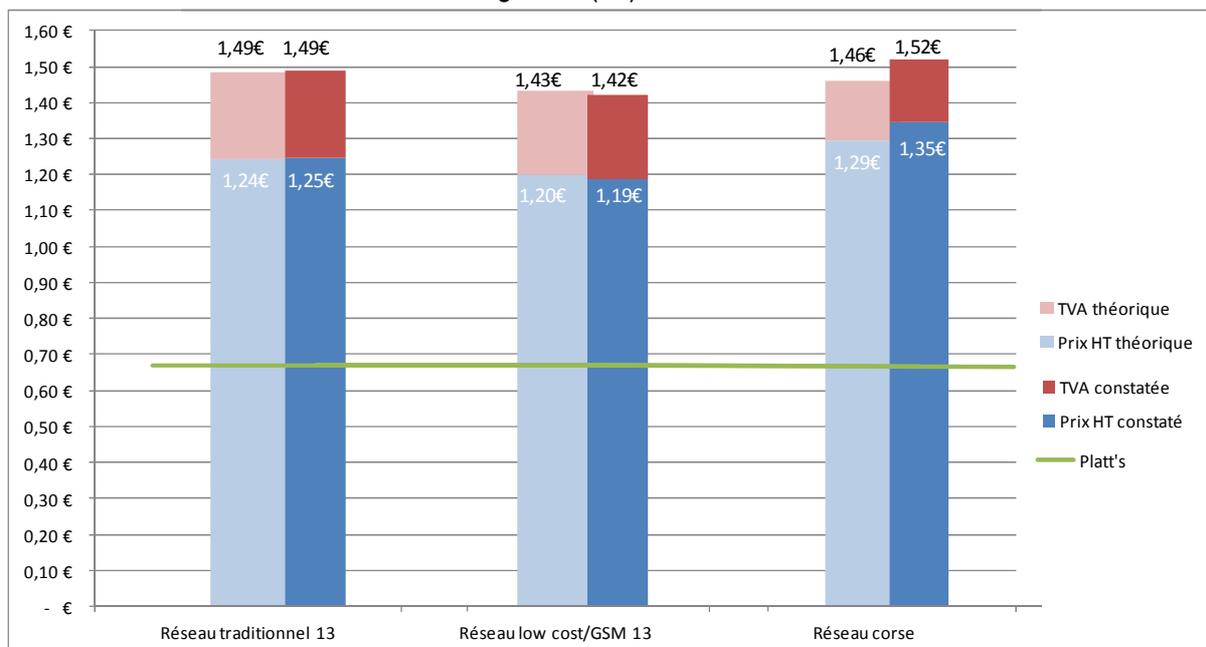
Concernant le prix à la pompe du sans plomb 95, la répartition des grands postes de coût dans la formation du prix est la même que pour le gazole.

La part des taxes est plus importante pour le produit SP 95 que pour le gazole car le montant de celles-ci est plus élevé pour le SP95. Lorsque l'on ramène au m3 le prix du produit raffiné (initialement exprimé en USD/tonne), celui-ci est plus élevé pour le gazole que pour le sans plomb 95 car le SP 95 a une densité plus faible que le gazole. De ce fait, la part du produit raffiné dans le prix TTC à la pompe est plus élevée pour le gazole que pour le SP95.

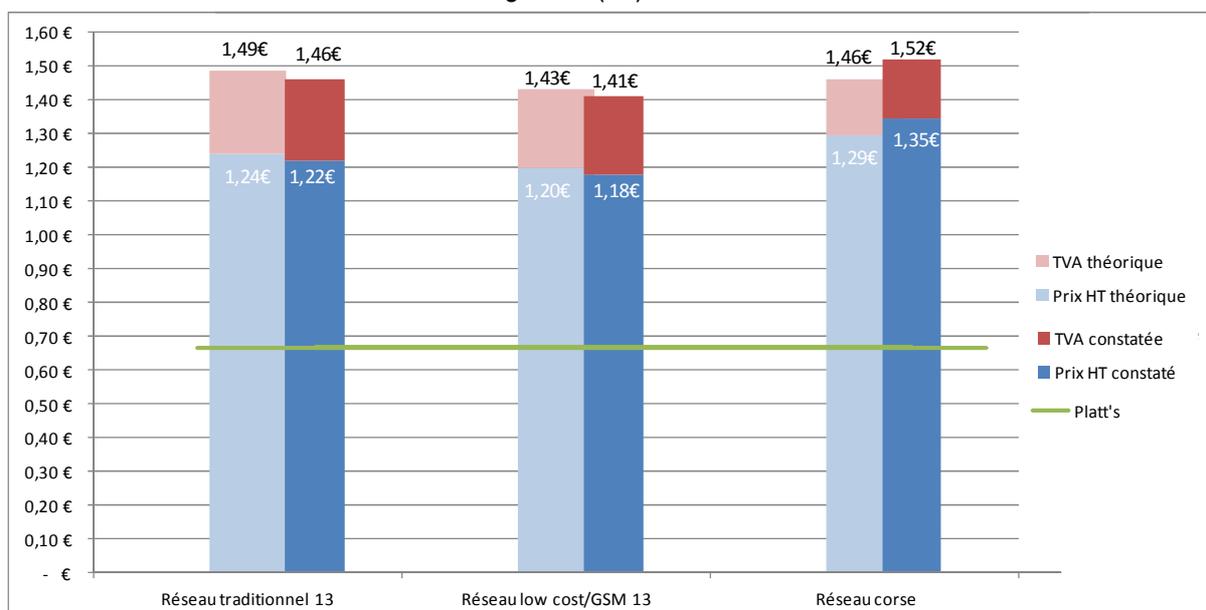
### 3.3 Evolution du prix à la pompe en Corse et dans le département des Bouches du Rhône

#### 3.3.1 Le prix à la pompe du gazole (€/litre TTC)

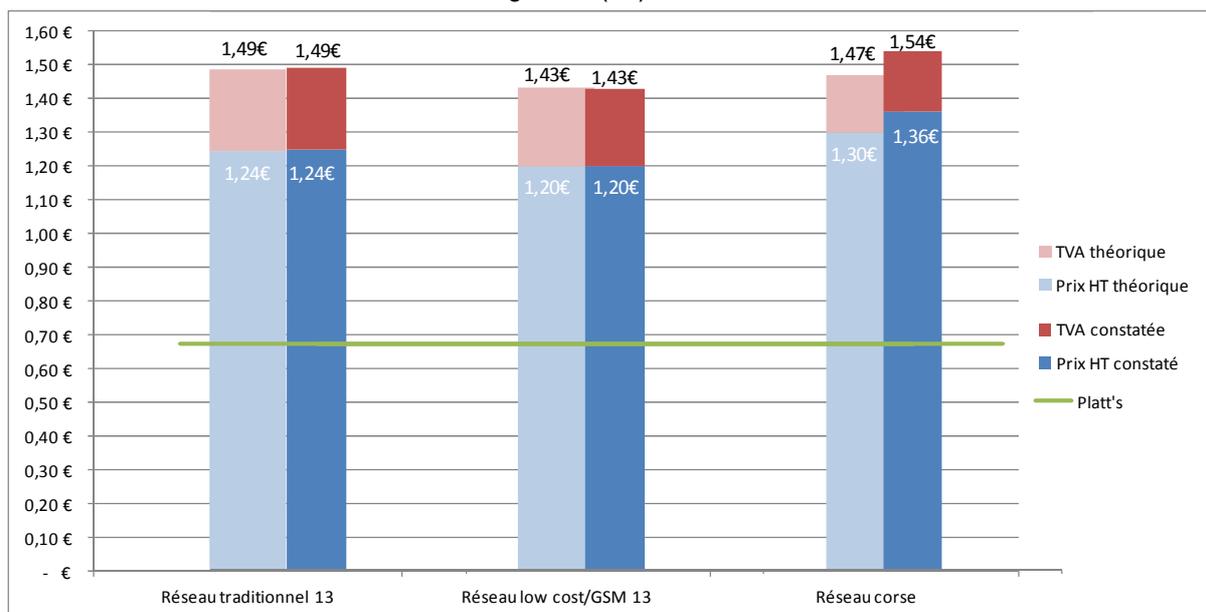
Les Prix du gazole (€/l) au 24 février 2012



Les Prix du gazole (€/l) au 09 mars 2012



## Les Prix du gazole (€/l) au 30 mars 2012



Source : Vialtis Consulting International

Les graphiques ci-dessus permettent de constater que les écarts entre les prix théoriques et les prix réels sont plus importants pour la Corse que pour les deux réseaux du département des Bouches du Rhône. Pour les réseaux de distribution des Bouches du Rhône, l'écart entre les prix théoriques et les prix réels sont en moyenne de 0,01€/litre TTC et au maximum de 0,03€/litre TTC, ce qui est très faible. Lorsque cet écart est constaté, on remarque que le prix réel est inférieur au prix théorique.

Pour la Corse, les prix réels sont supérieurs aux prix théoriques de 0,06€/litre TTC en moyenne. Cet écart constitue des surplus de marges aux différentes étapes de la chaîne de distribution.

### - Les prix Hors TVA

Si l'on s'intéresse aux **prix HTVA théoriques**, on observe que le réseau de distribution corse est plus cher de 0,05€/litre à 0,10€/litre que les réseaux des Bouches du Rhône, quelle que soit la date retenue. A niveau de marge équivalent, cela s'explique par l'importance des coûts logistiques et de la TGAP que ne parvient pas à compenser une TICPE réduite.

En pratique, **les prix HTVA constatés** du réseau de distribution corse sont beaucoup plus élevés que pour le continent en raison de niveau de marge supérieur. Ils sont supérieurs de 0,11€/litre à 0,16€/litre en moyenne à ceux des Bouches du Rhône.

### - Les prix TTC

En principe, le **prix TTC théorique** du réseau de distribution corse devrait être supérieur de 0,03€/litre à celui du réseau GSM du continent mais inférieur de 0,02€/litre au prix du réseau traditionnel du continent. En effet, la TVA réduite dont bénéficie la Corse permet d'absorber les surcoûts logistiques.

Toutefois en pratique, le **prix TTC constaté** du réseau de distribution corse est plus élevé que celui du continent, quel que soit le réseau. Il est supérieur de 0,11€/litre au réseau GSM du continent et de 0,05€/litre au réseau traditionnel du continent.

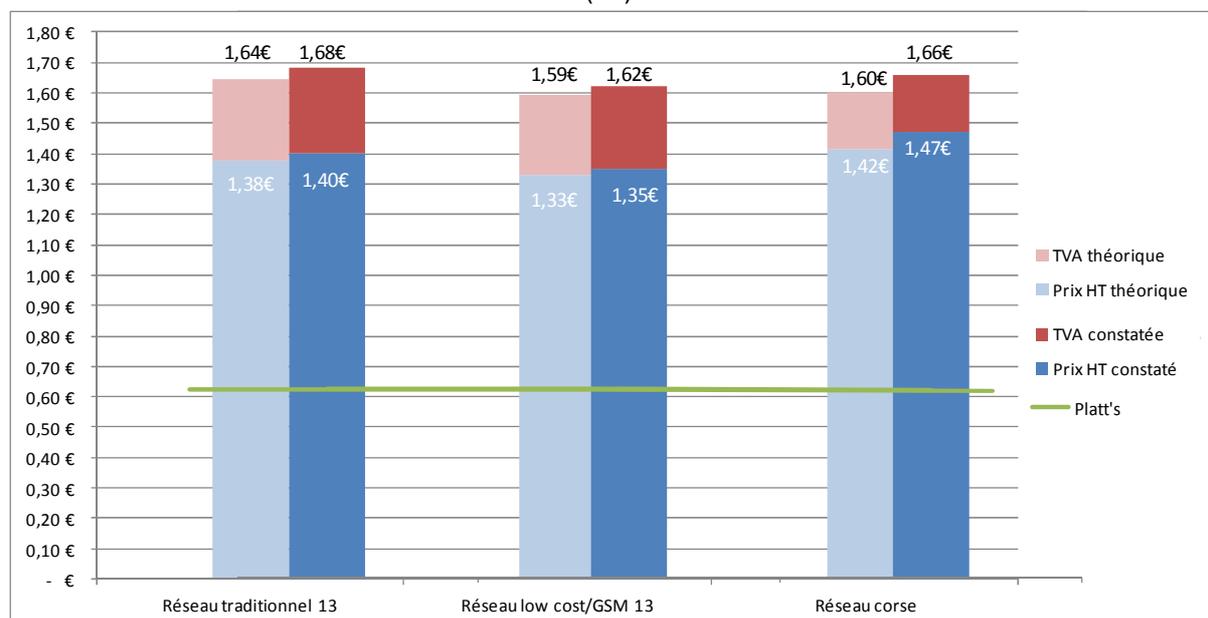
### Écart moyen entre réseaux de distribution sur les prix à la pompe du gazole

Ecart de prix moyens sur 3 dates		Ecart Corse/GSM 13	Ecart Corse/traditionnel 13
Prix théoriques	Prix HTVA	0,10 €	0,05 €
	Avantage TVA	- 0,07 €	- 0,08 €
	Prix TTC	0,03 €	0,02 €
Prix réels	Prix HTVA	0,16 €	0,11 €
	Avantage TVA	- 0,05 €	- 0,06 €
	Prix TTC	0,11 €	0,05 €

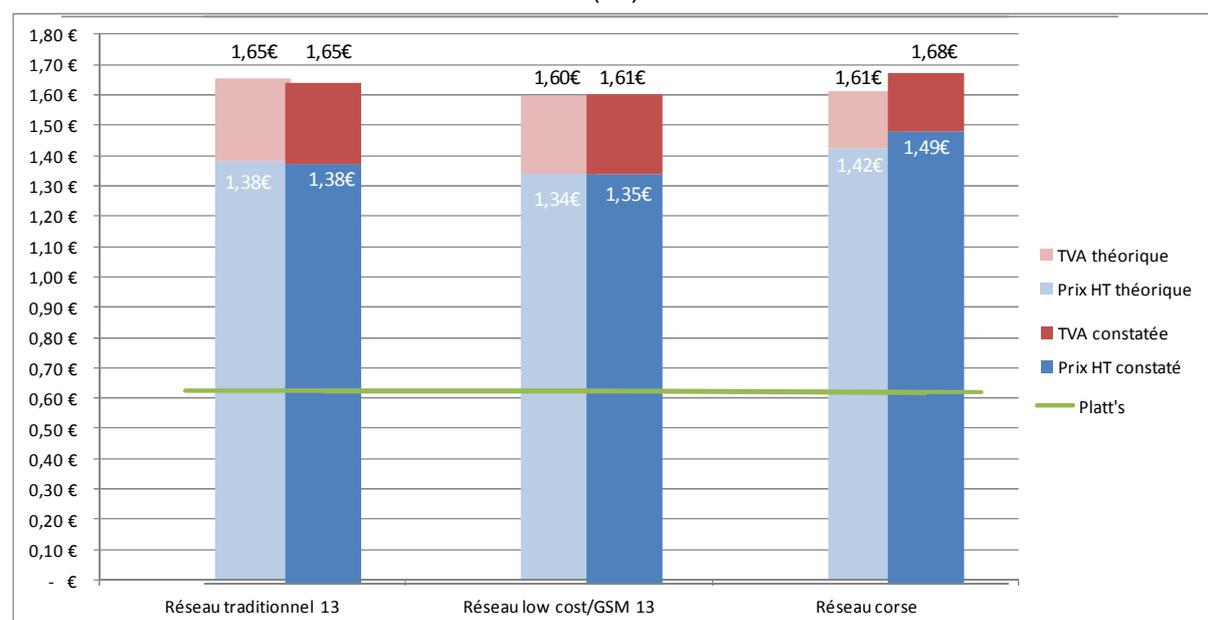
Source : Vialtis Consulting International

### 3.3.2 Le prix à la pompe du SP95 (€/litre TTC)

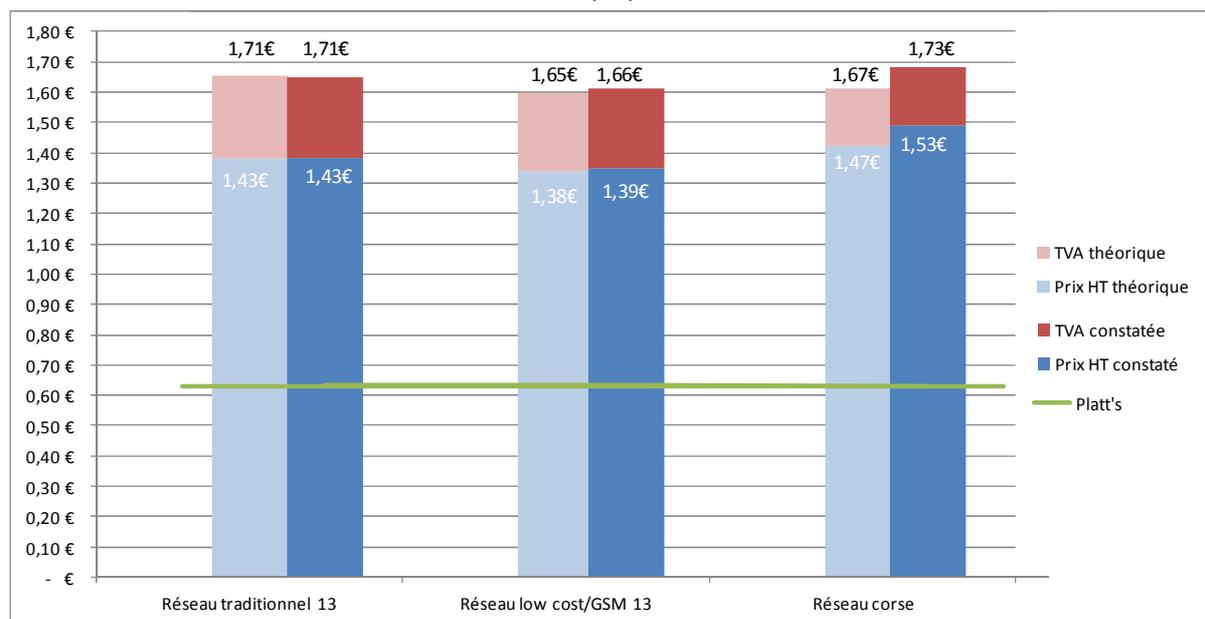
Les Prix du SP95 (€/l) au 24 février 2012



Les Prix du SP95 (€/l) au 09 mars 2012



### Les Prix du SP95 (€/l) au 30 mars 2012



Source : Vialtis Consulting International

Pour le produit sans-plomb 95, les écarts entre prix réels et prix théoriques sont supérieurs pour le réseau corse par rapport aux réseaux de distribution des Bouches du Rhône. Les prix constatés du SP 95 en Corse sont supérieurs de 0,07€/litre TTC en moyenne à ceux calculés pour le même jour. Pour les Bouches du Rhône cet écart n'est que de 0,01€/litre TTC.

Les prix TTC du SP95 du réseau corse devraient en théorie être inférieurs de 0,04€/litre à ceux du réseau traditionnel des Bouches du Rhône, ce qui n'est pas le cas dans la pratique. Toutefois, les prix TTC réels du réseau corse sont supérieurs de 0,01€/litres seulement à ceux du réseau des Bouches du Rhône. Les écarts sont moins accentués sur le SP95 que sur le gazole

#### Écart moyen entre réseaux de distribution sur les prix à la pompe du SP95

Écart de prix moyens sur 3 dates		Écart Corse/GSM 13	Écart Corse/traditionnel 13
Prix théoriques	Prix HTVA	0,09 €	0,04 €
	Avantage TVA	- 0,08 €	- 0,09 €
	Prix TTC	0,01 €	- 0,04 €
Prix réels	Prix HTVA	0,13 €	0,09 €
	Avantage TVA	- 0,07 €	- 0,08 €
	Prix TTC	0,06 €	0,01 €

Source : Vialtis Consulting International



## 4 Poids du carburant et du fioul dans le budget des ménages

### 4.1 Rappel de la démarche de travail

L'objectif de cette partie consiste à analyser le poids du carburant et du fioul dans le budget des ménages corses.

Pour ce faire, une enquête auprès des consommateurs corses a été réalisée sur leur lieux de consommation (station service, centres commerciaux) au moyen de 5 enquêteurs (personnel Vialtis) pendant 2 jours d'enquête les 21 et 22 mai 2012.

Par soucis de représentativité, les 5 enquêteurs ont été localisés dans différentes zones géographiques de l'île et ont couvert les zones suivantes :

- Ajaccio et ses alentours
- Bastia et ses alentours
- Corte
- Ponte Leccia
- Porto Vecchio
- Bonifacio
- Ghisonaccia
- Sartène
- Ile Rousse
- Calvi

75% des ménages interrogés résident en zone littorale et 25% en zone montagneuse. 53% des ménages interrogés résident dans les agglomérations de Bastia et Ajaccio.

Seuls les résidents corses ont été interrogés, les touristes ayant été exclus du périmètre de l'enquête.

Le questionnaire s'articulait autour des points suivant :

- Identification de la population cible
- Description de l'usage fait des véhicules
- Identification du budget carburant et de son poids relatif dans le foyer
- Identification des modes de chauffage et du budget consacré au fioul domestique.

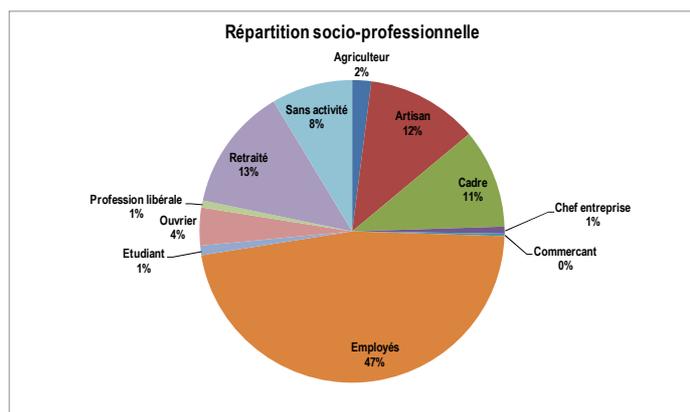
### 4.2 Conclusions sur le poids du carburant et du fioul dans le budget des ménages corses

Au total 397 ménages corses ont été interrogés pendant cette enquête avec un taux de réponse de plus de 80% pour toutes les questions posées.

#### 4.2.1 Ciblage de la population interrogée

- Catégories socio professionnelles

La répartition socioprofessionnelle des ménages interrogés est la suivante :



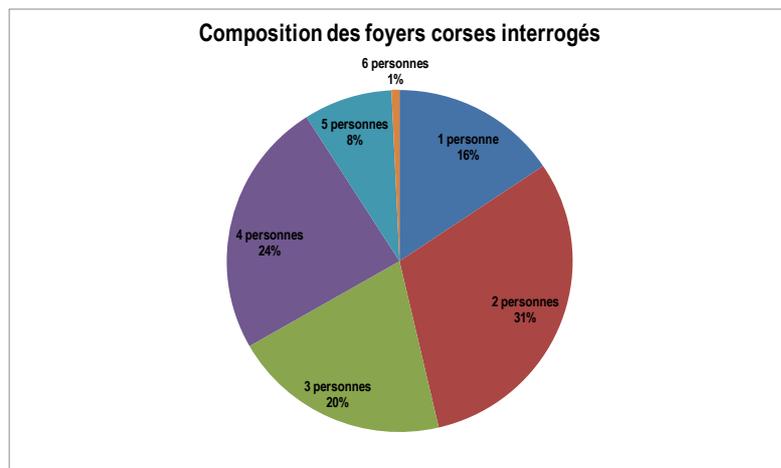
Source : Vialtis Consulting International

La majorité des personnes interrogées est salariée dans le secteur privé ou public (47% des enquêtés). La part de retraités est importante car elle constitue la deuxième catégorie professionnelle représentée dans l'échantillon (12% des enquêtés). En ajoutant les catégories d'étudiants et de personnes sans activité (chômage, personne au foyer), on obtient 22% de personnes n'ayant pas d'activité professionnelle.

Viennent ensuite les catégories de cadres et artisans qui représentent les catégories professionnelles les plus représentées.

- Composition du foyer

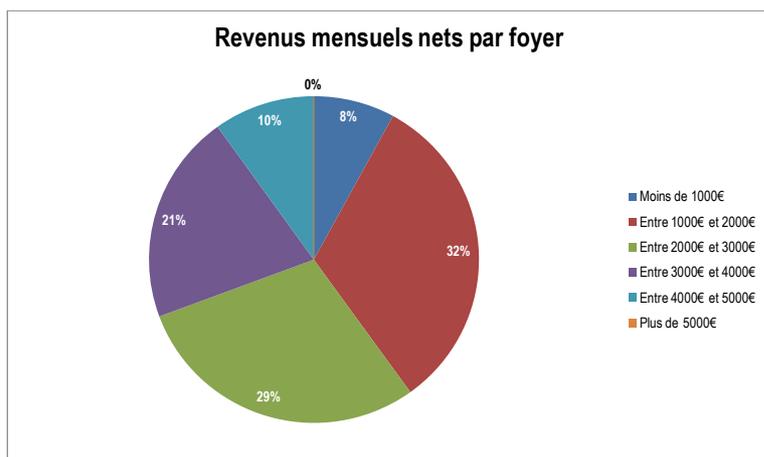
La composition des ménages interrogés varie de 1 personne à 6 personnes. La moyenne étant de 2,8 personnes par foyer.



Source : Vialtis Consulting International

- Revenus mensuels par foyer

Les revenus mensuels des foyers interrogés varient entre 900€ nets par mois et 5 000€ nets par mois, la moyenne étant de 2 510€ nets par mois.



Source : Vialtis Consulting International

## 4.2.2 Usage de la voiture par les ménages corses interrogés

### - Utilisation de véhicules

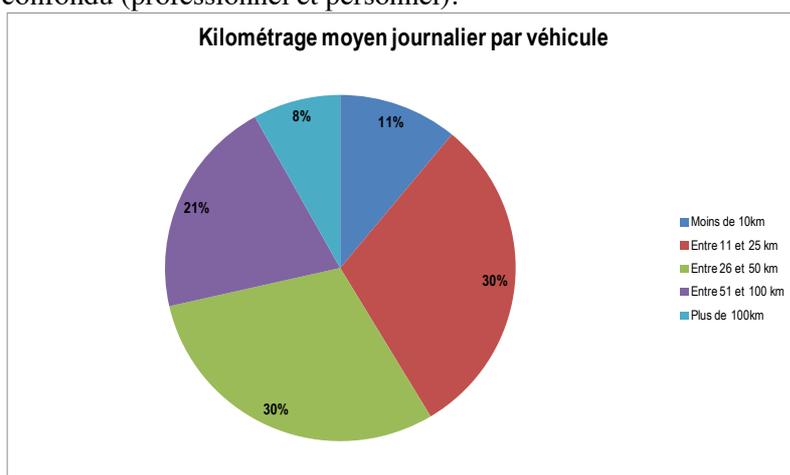
Les ménages corses interrogés ont en moyenne 1,9 véhicule par foyer. 55% des ménages corses possèdent 2 véhicules et 30% un seul véhicule.

97% des personnes ayant une activité professionnelle (hors retraités, étudiants et sans activité) déclarent utiliser leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail. Pour 24% d'entre eux, l'employeur prend en charge partiellement le coût du carburant. La prise en charge se fait soit sous la forme d'indemnités kilométriques, soit sous forme de prime de transport mensuelle ou encore au travers de l'utilisation d'une carte carburant appartenant à la société.

L'utilisation des transports en commun et du covoiturage est très limitée. Elle ne concerne respectivement que 19% et 13% des personnes interrogées.

### - Kilométrage moyen réalisé par véhicule

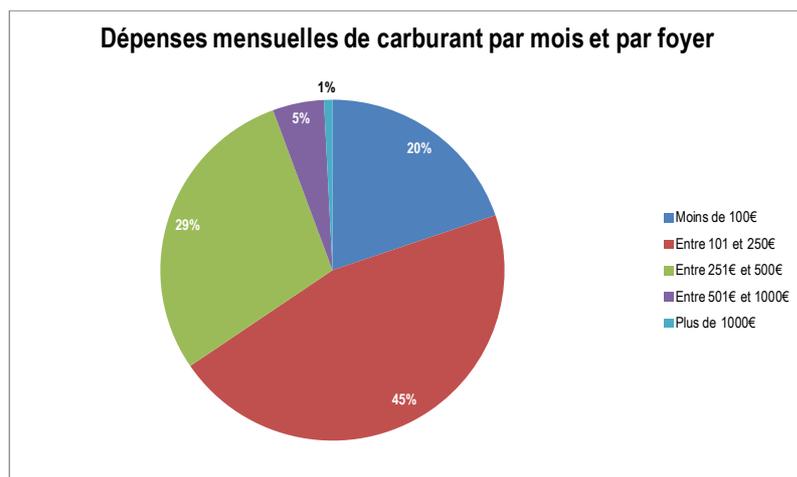
Les personnes interrogées réalisent en moyenne 50 km par jour par véhicules tout type de trajet confondu (professionnel et personnel).



Source : Vialtis Consulting International

## 4.2.3 Part du carburant dans les budgets des ménages

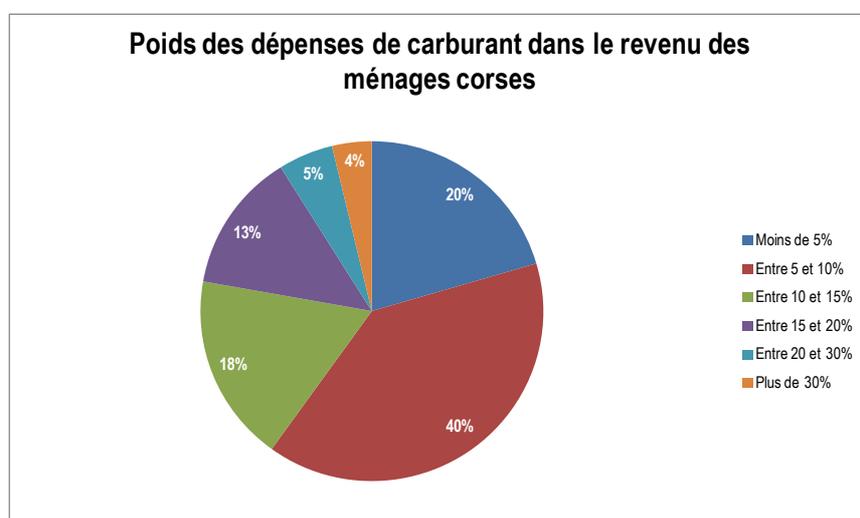
Les dépenses de carburant par foyer et par moyen sont en moyenne de 250€.



Source : Vialtis Consulting International

La plupart des ménages interrogés (45%) dépensent entre 100 et 250€ par mois en carburant.

Si l'on compare aux revenus mensuels moyens des foyers corses on observe que le poste carburant représente en moyenne 12% des revenus mensuels des ménages.



#### 4.2.4 Utilisation du fioul domestique

L'utilisation du fioul domestique comme moyen de chauffage est peu courante parmi la population interrogée.

Elle ne concerne que 7% des ménages interrogés.

Les dépenses en fioul domestique sont en moyenne de 140€ par mois par foyer.

