Prix des carburants dans les DOM: l'Autorité de la concurrence constate les dérives de la régulation actuelle et formule plusieurs recommandations

Publié le 29 juin 2009

L'Autorité de la concurrence constate les dérives de la régulation actuelle, elle recommande de renforcer la réglementation des prix des monopoles et de revoir celle des prix de détail afin d'en supprimer les effets pervers.

Saisie le 18 février 2009 par le Secrétaire d'Etat à l'Outre-mer sur la situation de la concurrence dans les départements d'outre-mer, l'Autorité a rendu le 24 juin dernier un avis concernant le secteur des carburants.

Dans les DOM, l'approvisionnement en carburants se fait au travers de mécanismes de monopole : monopole de l'achat, du fret, du raffinage et du stockage aux Antilles et en Guyane, ou seulement du fret et du stockage à La Réunion. C'est pourquoi ces prix sont réglementés. Mais les pouvoirs publics fixent également des plafonds pour les prix de détail des carburants afin d'éviter que l'insuffisance de concurrence sur l'approvisionnement ne conduise à une dérive des prix à la pompe.

Or, l'Autorité a constaté que la réglementation des prix des carburants s'était éloignée de ces objectifs initiaux. La régulation des prix des monopoles d'approvisionnement est insuffisante : elle ne garantit plus l'absence de rente et le dispositif d'encadrement des marges de distribution et des prix de détail a été transformé en un système de prix unique aisément manipulable.

La régulation actuelle du secteur des carburants, qui repose sur la régulation des prix de détail, a échoué sur un double plan

Des prix maximum devenus des prix minimum

Les prix plafond ont en fait fonctionné comme des prix imposés supprimant toute incitation aux détaillants pour pratiquer un prix inférieur. L'impossibilité pour chaque détaillant d'adapter ses prix de détail à ses contraintes économiques propres a conduit à demander périodiquement des revalorisations générales qui ont profité à tous.

Ce système a ainsi créé des rentes au profit des points de vente les mieux placés et les plus rémunérateurs, une partie de ces profits étant reversée aux pétroliers propriétaires des fonds de commerce mis en gérance.

La distinction entre marge de gros et marge de détail sur laquelle se fonde la réglementation est d'ailleurs artificielle puisque des systèmes de redevances, jouant dans les deux sens, permettent des transferts entre détaillants et grossistes, vidant de son intérêt la fixation administrative des deux marges. Au surplus ce plafonnement administratif des marges n'a pas empêché leur dérive comme le montre le tableau ci-dessous :

En €/hl ou ct/litre	Guadeloupe	Martinique	Guyane	Réunion
Marge totale de distribution 2001	12,95	12,65	14,3	11,8

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

Effets pervers en matière de fiscalité

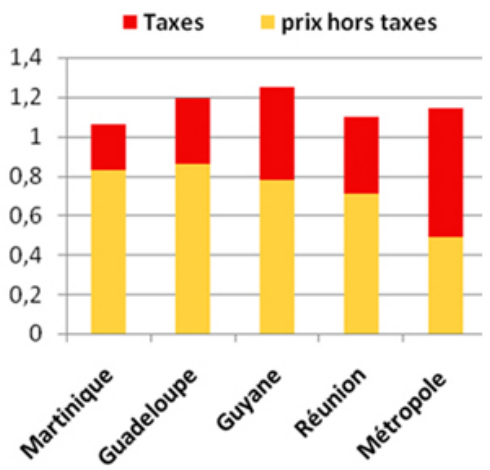
L'Autorité relève aussi que la relative parité des prix de détail entre les DOM et la métropole sur le long terme (sauf en Guyane) malgré la dérive des prix hors taxes n'est obtenue qu'au prix d'une modération fiscale de la part des collectivités publiques (voir le tableau comparatif ci-après). Or, les recettes manquantes sont compensées par la taxation d'autres produits, notamment des produits de consommation courante frappés par l'octroi de mer.

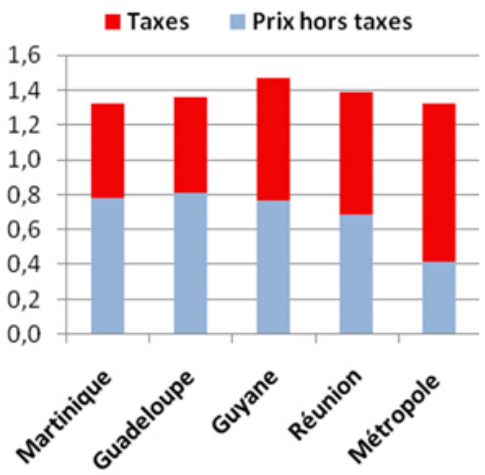
Tableau comparatif des prix HT observés en décembre 2008

Prix HT en €/l	Super	Gazole

Martinique	0,78	0,83
Guadeloupe	0,81	0,86
Guyane	0,77	0,78
Réunion	0,75	0,72
Métropole	[0,27-0,32]	[0,30-0,35]

Structure du prix TTC du litre de gazole, en euros (gauche) et structure du prix TTC du litre de super, en euros (droite)





Les propositions de l'Autorité de la concurrence

L'Autorité propose de renforcer la régulation amont, dans le but de mieux encadrer les monopoles et de garantir *in fine* des approvisionnements au meilleur prix

Pour l'achat des carburants, elle propose de réguler le prix d'approvisionnement en produits raffinés ou en produits bruts en prenant pour référence des prix de marché, indépendants des importateurs, et d'ouvrir l'importation des carburants aux opérateurs qui ne sont pas des compagnies pétrolières intégrées.

Pour le fret, elle propose de maintenir le système actuel de mutualisation du fret qui apparaît le meilleur en termes de coût, de sécurité et de régularité des approvisionnements. S'agissant d'une activité en monopole essentielle aux activités des distributeurs, les prix du fret doivent être impérativement orientés vers les coûts.

La conséquence de ces deux premières mesures serait la fixation par les pouvoirs publics du prix plafond des importations égal à la somme des deux prix régulés : produits raffinés + fret. Ce prix devrait être le seul prix de gros périodiquement réajusté par les préfets en fonction des cours mondiaux. Il devrait être rendu public afin de permettre aux usagers, aux associations de

consommateurs et à toutes les parties prenantes d'être informés des fluctuations du prix des produits avant imputation des marges de distribution.

Pour le stockage, l'Autorité recommande plusieurs mesures structurelles :

- elle demande d'interdire à un gestionnaire de facilité essentielle d'exercer une activité de distributeur aval au sein de la même structure commerciale, ce qui devrait conduire à filialiser les activités de stockage ou à leur imposer une séparation fonctionnelle et comptable très stricte ; elle souhaite aussi que tous les opérateurs, y compris ceux qui ne sont pas actionnaires de la SARA, puissent aux Antilles accéder aux installations de stockage à un prix non discriminatoire ;

- par ailleurs, compte-tenu des liens entre Shell et Total au sein de la Société Réunionnaise des produits pétroliers, elle demande la filialisation complète des activités de stockage à la Réunion ;

- enfin, elle recommande de dénouer les liens structurels entre les réseaux de détaillants de Total et Shell qui devraient se retrouver en concurrence frontale sur le marché de la distribution.

L'Autorité propose de revoir le plafonnement des prix de détail en laissant au préfet la possibilité de les contrôler en cas de fonctionnement anormal du marché

Pour éviter la dérive des marges de détail, elle recommande la suspension de la publication des prix plafond. Cette suspension permettra aux plus petites stations de moduler leur prix sans entraîner une hausse générale des marges. Le préfet conservera la possibilité de publier par arrêté un prix maximum en cas de fonctionnement anormal du marché.

Pour assurer la fluidité du marché de détail, elle recommande de limiter à 5 ans les contrats de fourniture exclusive passés avec les détaillants indépendants (stations services dont le fonds de commerce n'est pas la propriété de l'importateur-grossiste), d'inscrire dans les contrats la possibilité de racheter les

installations fixes sans pénalité en cas de changement d'enseigne et de supprimer dans les contrats actuels les clauses de préférence de revente de l'activité au profit de l'enseigne sortante.

Enfin, l'Autorité estime que l'envergure de la réforme nécessite de prévoir une **période d'expérimentation de trois ans** afin d'observer les évolutions réelles du marché et procéder aux ajustements nécessaires.

La séance au cours de laquelle le Collège se réunira pour étudier la situation de la concurrence dans le secteur de l'importation et la distribution des produits de grande consommation, qui faisait l'objet de la même saisine, se tiendra fin juillet.

AVIS 09-A-21 DU 24 JUIN 2009

relatif à la situation de la concurrence sur les marchés des carburants dans les départements d'outre-mer

Consulter le texte intégral de l'avis

Contact(s)

Yannick Le Dorze
Adjoint à la directrice de la communication
01 55 04 02 14
Contacter par mail