

**N° 2010/O2/064**

**REPONSE DE MADAME MARIA GUIDICELLI**  
**A LA QUESTION ORALE DEPOSEE PAR M. JEAN-CHRISTOPHE ANGELINI**  
**GROUPE « FEMU A CORSICA »**

**OBJET** : Prix du carburant et diversification des sources d'approvisionnement.

Monsieur Le Conseiller,

La question de la cherté de la vie en Corse et de ses conséquences sur le tissu économique et social est, en effet, un sujet récurrent. Elle est aujourd'hui posée aux pouvoirs publics par les usagers et les syndicats avec d'autant plus d'intensité que nous sommes en période de crise et constitue donc une préoccupation majeure du nouveau Conseil Exécutif.

Il s'agit bien sûr d'une problématique générale de prix élevés qui affecte le pouvoir d'achat des insulaires dans différents domaines, au premier rang desquels, le logement, les produits de consommation, les transports et, comme vous y faites référence, le carburant.

Sur ce sujet particulier les 4 compagnies désormais présentes en Corse (Esso, BP, Total et Vito) sont actionnaires de la société DPLC (Dépôts Pétroliers de la Corse). Les DPLC assurent la gestion pour les 4 marques du stockage de carburants sur les deux sites d'Ajaccio et de Lucciana.

Les approvisionnements des deux dépôts sont assurés par deux bateaux affrétés par la société HP Trading. Celle-ci intervient lorsque les 4 compagnies lui font état de leurs besoins justifiant la mobilisation d'un navire (environ 6000m<sup>3</sup> de port). Le chargement des cargaisons se fait au terminal de Fos-Lavera.

Cette situation a connu des modifications durant la grève qu'a connue le terminal cet automne. Les navires sont allés se ravitailler dans des ports pétroliers en Sardaigne (Cagliari), dans la région de Valence, et même en Sicile (Syracuse).

Je précise à ce sujet que l'affréteur a toute liberté pour choisir les sites de ravitaillement de ses navires. Le choix normalement opéré de Fos est lié à sa proximité de la Corse qui réduit les coûts de transport. De plus, ce terminal est un des plus importants d'Europe, ce qui garantit en temps normal la disponibilité des approvisionnements, quelque soit le produit recherché, qu'il s'agisse du gazole, du sans-plomb ou du kérosène. Il s'agit enfin d'un port accessible pour des conditions de mer même dégradées.

Les ravitaillements de bateaux durant la crise ont montré que l'ensemble de ces conditions n'étaient pas forcément réunis dans les autres terminaux, qu'il s'agisse de l'accessibilité par mer forte (en Sardaigne ou en Espagne) ou de la disponibilité des produits (à l'exemple du terminal sarde qui ne disposait que de gazole et pas de sans-plomb).

De plus, les produits doivent respecter des normes de qualités vérifiées à chaque chargement. A titre d'exemple, le produit chargé en Sicile a dû faire l'objet d'une autorisation expresse du ministère de l'énergie, car il ne répondait pas exactement aux spécifications requises.

La difficulté d'obtenir des éléments clairs du processus de formation des prix a pu susciter de la méfiance à l'égard de certains maillons de la chaîne depuis la fabrication, à la distribution en passant par les transports. Par ailleurs, et au-delà même du ressenti des consommateurs sur le sujet, de nombreuses questions se posent : quel est le poids du carburant et du fioul dans le budget des ménages ? Une baisse des prix du carburant les inciterait-elle à augmenter leur consommation ? Quel serait alors l'impact sur l'environnement ?

Afin de lever toutes ces interrogations, l'Etat et la Collectivité Territoriale de Corse se sont en effet engagés en 2009 à faciliter l'obtention d'éléments permettant une plus juste appréciation du coût de la vie au niveau insulaire.

A ce titre les services de l'ADEC ont achevé le cahier des charges nécessaire au lancement d'un l'appel d'offre destiné à sélectionner un prestataire indépendant chargé de réaliser une étude qui devra permettre d'identifier :

- les raisons pour lesquelles le consommateur insulaire paie le carburant plus cher que sur le continent, en dépit d'un double avantage fiscal (abattement TIPP d'un peu plus de un euro par hectolitre et un taux de TVA spécifique, 13% en Corse / 19,6% sur le continent) ;
- ainsi que des solutions ou pistes d'amélioration visant à réduire le différentiel, sur chacun des maillons de la chaîne.

Ce cahier des charges étant disponible je vous confirme que le Président du Conseil Exécutif va proposer, avant la fin de l'année, au Préfet de Corse de lancer cet appel offre.

D'ores et déjà, sachez que l'étude portera à la fois sur les produits pétroliers disponibles à la pompe mais également sur le fioul domestique et qu'elle s'articulera autour de 5 phases :

- 1- Un état des lieux de la filière en Corse parcourant l'ensemble du circuit de distribution (des dépôts pétroliers sur le continent jusqu'à la pompe en Corse),
- 2- Une analyse comparative avec d'autres régions présentant des caractéristiques semblables en termes de densité de population, relief...
- 3- Une description du mécanisme de formation des prix du carburant (taxes, fixation des prix et marges producteurs / transporteurs / distributeurs...)
- 4- L'évaluation du poids du carburant et du fioul dans le budget des ménages et la perception des consommateurs.
- 5- Un ensemble de recommandations (marges de manœuvre tarifaires des différents maillons, solutions visant à faire baisser le prix des carburants).

Ses conclusions seront naturellement rendues publiques et seront communiquées à votre Assemblée ainsi qu'au Conseil Economique Social et Culturel de Corse qui doit en effet prendre toute sa place dans un tel débat.

Je vous remercie.