

15ème législature

Question N° : 14983	De M. Paul-André Colombani (Libertés et Territoires - Corse-du-Sud)	Question écrite
Ministère interrogé > Premier ministre		Ministère attributaire > Transition écologique et solidaire
Rubrique > énergie et carburants	Tête d'analyse > Cherté du carburant en Corse	Analyse > Cherté du carburant en Corse.
Question publiée au JO le : 11/12/2018 Réponse publiée au JO le : 11/06/2019 page : 5388 Date de changement d'attribution : 22/01/2019 Date de signalement : 12/02/2019		

Texte de la question

M. Paul-André Colombani attire l'attention de M. le Premier ministre sur la cherté de la vie en Corse. Ce territoire insulaire constitue une région qui bénéficie de franchises fiscales et de détaxations au sein de la métropole, et pourtant les prix y sont plus élevés que sur le continent. Le carburant, point de départ emblématique du mouvement des « Gilets jaunes », en est un exemple : la TVA sur le carburant est réduite en Corse (13 % au lieu de 19,6 % sur le continent), tout comme la TICPE. Pourtant le carburant à la pompe demeure plus cher que sur le continent dans une île mal desservie en infrastructures de transports en commun, du fait de la carence de plusieurs décennies d'une mauvaise gouvernance depuis l'après-guerre, et où la population est fortement dépendante de la voiture pour aller travailler, en particulier les personnes qui ont le courage de vivre dans les villages et de ne pas désertier un monde rural qui se sent délaissé. En outre, ce sont les marges des opérateurs, dans un marché de la distribution quasi-monopolistique, et la vétusté des installations de stockage qui obèrent totalement l'efficacité des mesures fiscales et font donc en sorte que les avantages de ce mécanisme coûteux subventionnent en réalité quelques acteurs et s'évaporent avant d'atteindre le porte-monnaie du consommateur. Il existe des dépôts de carburants à Olbia en Sardaigne et à Livourne en Toscane : des différences artificielles de normes de carburants font que les distributeurs corses ne peuvent pas s'approvisionner en Italie, alors que l'on est dans le marché commun européen et que l'Italie est géographiquement plus proche. Cela est particulièrement absurde. En plus la Corse ne bénéficie pas des bio-carburants car les distributeurs ne sont pas équipés afin de les mettre à la vente : cela aggrave la problématique. Il demande donc au Premier ministre quelles mesures le Gouvernement compte prendre afin qu'une remise à plat générale du système s'opère dans le but de briser l'effet de rente d'une minorité et que l'intérêt général soit rétabli. Il s'agit d'une remise à plat qui consiste à prendre le problème depuis le début : dès l'approvisionnement à Fos-sur-Mer et non pas juste en Corse, car les premières causes du problème, outre la marge des opérateurs, se situent hors de l'île et non en Corse.

Texte de la réponse

Le secteur de la distribution des produits pétroliers est caractérisé par une libéralisation du marché depuis 1992. Les prix à la consommation des carburants en Corse sont plus élevés que ceux en métropole en raison de plusieurs facteurs : - la chaîne logistique de transport et de stockage. L'approvisionnement de la Corse ne peut se faire que par voie maritime (absence de raffineries, pipelines). Le coût de ce mode de transport en €/m³ est de quatre à cinq fois plus élevé qu'un transport par pipeline entre le Havre et la région parisienne, par exemple (en tenant compte

des coûts relatifs au fret maritime, inspections, frais de pilotage...). En outre, les bateaux dont les chargements sont réalisés notamment auprès des dépôts des raffineries de Fos-sur-Mer et de Lavera (cabotage) en fonction des produits (carburants, jet...) sont de petit tonnage compte tenu des contraintes locales dans les ports. Ce mode de cabotage n'est pas économiquement viable depuis les ports italiens. Les produits livrés sont ensuite stockés dans les deux dépôts pétroliers qui existent dans la région. Les dépôts étant très imbriqués dans l'urbanisme, il n'est pas possible d'en augmenter les capacités. Cette situation est de nature à renchérir les coûts de transport. - l'organisation et la structure de la distribution de carburants. Compte tenu de l'étroitesse du marché et du nombre d'infrastructures de stockage limité, les opérateurs pétroliers ont concentré leurs efforts sur la distribution de carburants conformes aux grades européens (SP95-E5, B7, FOD et GNR). Les deux dépôts de distribution ne sont pas équipés pour l'incorporation d'éthanol dans les essences pour des raisons techniques (contraintes liées au Plan de prévention des risques technologiques) ; ceci se traduit par un surcoût pour les distributeurs de carburants. L'intensité de l'environnement concurrentiel n'est pas comparable à celle qui prévaut sur le continent, notamment du fait de la quasi absence de stations aux enseignes des grandes et moyennes surfaces, et ce contrairement au continent pour lequel ces dernières représentent une part d'environ 60 %. Par ailleurs, la saisonnalité des ventes de carburants, particulièrement marquée en Corse, est un facteur de surcoût en matière de distribution au même titre que les faibles débits. La logistique associée ne peut en effet être redéployée en basse saison du fait de l'insularité de la région. Le Gouvernement a mis en place différentes aides pour accompagner les Français, notamment pour changer de véhicule. Fer de lance de cette politique, la prime à la conversion des véhicules (près de 300 000 demandes fin 2018) vise à accélérer la sortie du parc des véhicules essence et diesel les plus anciens, donc les plus polluants pour l'air, mais aussi les moins économes en carburants. Elle aide tous les Français, en particulier les ménages non imposables, à acheter un véhicule neuf ou d'occasion en échange de la mise au rebut de leur vieille voiture. La prime est cumulable avec le bonus écologique pour l'achat d'une voiture ou d'un deux ou trois-roues électrique. Ces aides permettent d'accéder à des véhicules générant des économies significatives.