

Votre méthodologie ?

La première difficulté a consisté à comparer la Corse à un autre territoire dès lors que c'est de cette comparaison que l'on pouvait tirer des conclusions. Nous avons fait le choix de comparer l'île avec le département des Bouches-du-Rhône parce que nous avons privilégié le fait que l'approvisionnement se situe au même endroit. Fos, est un facteur déterminant dans cette comparaison. Ensuite, étant donné qu'il y a dans les Bouches-du-Rhône des stations low-cost et des stations de grande distribution, nous les avons retirées de notre échantillon afin de pouvoir comparer le réseau traditionnel des Bouches-du-Rhône avec le réseau corse qui est forcément un réseau traditionnel, ne comportant ni stations low-cost ni de la grande distribution.

Précision, ce réseau insulaire n'est pas montagneux comme on se plait à le présenter souvent pour justifier la cherté des carburants. On s'aperçoit que 84 % des stations sont implantées dans les communes les plus peuplées et le long des axes principaux, 7 % des communes insulaires regroupant 70 % des stations.

Les enseignements retirés ?

Une donnée fondamentale pour commencer : l'écart entre les deux réseaux n'a cessé de croître, et à moins d'avancer que la Corse est de plus en plus montagneuse et que les routes s'inventent des virages chaque année, il y a né-

Frédéric Poletti décrypte pour *Corse-Matin* la dernière étude finalisée par le collectif Agissons contre la cherté des carburants en Corse dont il est vice-président et porte-parole. Tableau noir

cessairement un facteur qui explique que cette hausse de prix se poursuive de manière continue au fil des ans dans l'île par rapport au territoire des Bouches-du-Rhône. En scrutant les marges de distribution, on s'est aperçu, qu'il s'agisse du gasoil ou du sans-plomb, que la marge en Corse est quasiment deux fois plus importante que celle que l'on peut avoir dans les Bouches-du-Rhône.

Vos objectifs au-delà de la méthodologie ?

Il faut comprendre que le poids de l'insularité est au maximum de 4,7 centimes d'euros le litre, si on prend les chiffres de l'étude commandée par la Collectivité de Corse. L'allè-

gement de la fiscalité - qui s'exprime à travers la TVA et une TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, ndlr) réduite - est le double du poids de l'insularité ; or malgré cela, on observe des prix très élevés. Ce que nous voulions mettre en évidence, c'est un phénomène de concentration qui joue sur la cherté des carburants.

L'arrivée de Rubis, dites-vous en substance, a créé la zizanie sur l'île. Éclairciez...

C'est très simple. Le groupe Rubis a une stratégie qui n'est pas propre à la Corse. Cette stratégie, rentrer sur des marchés de niche d'abord de manière modeste, puis en allant vers un monopole de ce que l'on a en amont de la distribution, soit les systèmes d'approvisionnement des stations-service.

En Corse, le groupe a appliqué exactement la même stratégie, en interrogeant l'Autorité de la concurrence sur une entrée dans les dépôts pétroliers (DPLC) à 35,5 %, une prise de participation que l'Autorité a validée au titre d'actionnaire minoritaire. Mais quelques mois à peine plus tard, le groupe Rubis, en acquérant les parts d'Esso dans les dépôts pétroliers, s'est retrouvé avec 53,5 %.

"Jamais un groupe n'avait possédé plus de 50 % des dépôts pétroliers en Corse"

Jamais un groupe pétrolier n'avait possédé plus de 50 % des dépôts en Corse. À partir de là, Rubis a pu appliquer la politique qu'il voulait. Et depuis 2017, le groupe détient 75 %, ce qui signifie qu'aujourd'hui il peut décider ce qu'il veut concernant les dépôts pétroliers. La comparaison avec la Réunion est très intéressante parce qu'à la Réunion où existe également un dépôt pétrolier, Rubis en possède

la totalité. Reste que pour pouvoir procéder à cette acquisition, Rubis a pris des engagements devant l'Autorité de la concurrence. En Corse, il n'a même pas eu besoin d'en prendre.

Pour démontrer que l'île vit une situation de monopole en matière de stockage et de distribution influant directement sur les prix à la pompe, quels éléments ?

Monopole ou quasi-monopole, puisque lorsque l'on parle de monopole à Rubis, ce dernier argue que Total possède 24,99 %. D'accord, mais en termes décisionnels actuellement, Total ne peut s'opposer à aucune décision que Rubis prendra sur les dépôts pétroliers. Cela veut dire aussi qu'à partir du moment où Rubis n'a pris aucun engagement devant l'Autorité de la concurrence, si un nouvel acteur venait à vouloir distribuer du carburant en Corse et donc en apporter, comment se-rait-il assuré que ce nouvel acteur aurait accès à

du stockage dans les dépôts ? Rubis peut refuser l'accès de ce nouvel entrant et verrouiller le marché. En outre, quand on regarde les groupes présents en Corse, on se retrouve avec Rubis qui revendique 64 stations et son enseigne Vito

Corse, Total et son enseigne Total Corse, et avec Esso dont la logistique et la distribution en Corse sont assurées par le groupe Ferrandi. Or, Total qui donne l'impression d'être en situation de désengagement - on rappelle que si Total n'avait pas voulu vendre, Rubis n'aurait jamais mis un pied en Corse - a perdu des stations au profit de Vito. Comment un groupe aussi important que Total peut perdre des stations au profit d'un petit groupe comme Rubis ? Le dernier acteur, Esso, avec 27 stations-service, pèse peu face aux deux autres.

Malgré de lourdes condamnations du Conseil de la concurrence en 1989, aucun mécanisme de contrôle n'a été instauré. À qui profite le laxisme ?

En premier lieu à ceux qui veulent contrevenir à la loi. L'Autorité a prononcé des

condamnations assez lourdes en 1989, devenues définitives quelques années plus tard, une fois les recours purgés. Des stations-service, les deux syndicats départementaux de pompistes - qui s'étaient auto-dissous par la suite - et trois compagnies pétrolières avaient été condamnés dans l'intention qu'il avait été mise en évi-

dence. Il aura fallu trois ans de bataille juridique. Si l'on ramène ce délai au dossier qui nous occupe aujourd'hui, nous n'aurions rien avant février 2022.

Vous affirmez que la presque totalité des bénéfices réalisés par Rubis a été convertie en dividendes, Rubis disant que les bénéfices sont passés en investissements. Qui croire ? C'est une lecture directe des documents communiqués au greffe. Rubis a investi zéro, mais a ponctionné en moyenne chaque année 85 % du résultat en dividendes. Ce sont les DPLC qui investissent avec le crédit bancaire, une petite partie de leur résultat et le crédit sur fournisseurs. Rubis n'a pas mis la main à la poche.

Qu'attendre de l'avis de l'Autorité de la concurrence ?

Si l'Autorité rendait un avis démontrant qu'il n'y a rien d'anormal, il faudrait voir comment les choses sont motivées et éventuellement se donner la possibilité d'un recours. Si maintenant il est démontré, comme nous le croyons, que la cherté des carburants en Corse est un fait conjoncturel traduisant la volonté de compagnies pétrolières de profiter d'un marché de niche, il faudra bien que l'État fasse respecter la loi en Corse.

Retrouvez le blog du Collectif sur <http://a4c.horne.blog>

"Il faudra que l'État fasse respecter la loi"