



Autorité de la Concurrence  
de la Nouvelle-Calédonie

**AVIS n° 2020-A-05 du 17 juillet 2020**

***relatif à la demande d'avis sur le projet de délibération arrêté par le gouvernement visant à réformer le système de péréquation de l'essence et du gazole***

L'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie,

Vu le courrier en date du 9 juin 2020, enregistré le 17 juin 2020 par lequel le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie (ci-après « le gouvernement ») a saisi l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie (ci-après, « l'Autorité ») d'une demande d'avis relative à un projet de délibération visant à réformer le système de péréquation de l'essence et du gazole (ci-après, le « projet de délibération ») sur le fondement de l'article Lp. 462-1 du code de commerce ;

Vu le courrier en date du 26 juin 2020 par lequel l'Autorité a informé le gouvernement d'une erreur matérielle portant sur le fait que sa saisine doit être fondée sur l'article Lp. 462-2 du code de commerce et la réponse du gouvernement du même jour pour en tirer les conséquences ;

Vu la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu la loi du pays n° 2014-12 du 24 avril 2014 portant création de l'Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie et modifiant le livre IV de la partie législative du code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie ;

Vu le code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie (ci-après, le « code de commerce ») ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu les autres pièces du dossier ;

La rapporteure générale adjointe, le rapporteur, après avoir entendu le commissaire du gouvernement lors de la séance du 10 juillet 2020 ;

Après en avoir délibéré le même jour, est d'avis de répondre à la demande présentée dans le sens des observations qui suivent :

## Résumé

L'Autorité a déjà eu l'occasion d'analyser le fonctionnement du marché des carburants en Nouvelle-Calédonie et la structure des prix de l'essence et du gazole dans le cadre de son avis n° 2018-A-06 du 29 août 2018. **En l'espèce, elle est à nouveau saisie pour avis par le gouvernement au sujet d'un projet de délibération et d'arrêté modifiant le mode de calcul des variables de péréquation prises en compte dans la structure des prix réglementés des carburants.** Ces variables sont destinées à égaliser le coût d'acheminement des carburants vendus au détail sur l'ensemble du territoire.

**L'Autorité constate tout d'abord que le fonctionnement du secteur des carburants n'a guère évolué depuis son avis du 29 août 2018 dans la mesure où seule l'une de ses cinq recommandations a été mise en œuvre.** Le marché demeure structuré autour de trois opérateurs pétroliers : Mobil, SSP (Société Shell Pacifique) et Total Pacifique. Pour l'acheminement des carburants sur le territoire, par voies terrestre ou maritime, les opérateurs pétroliers font appel à des prestataires extérieurs, sélectionnés par appel d'offres pour Mobil et Total, SSP n'ayant que « *des accords mais pas de contrats* ». Les opérateurs pétroliers considèrent le marché du transport de carburants comme concurrentiel. La livraison de carburants sur la Grande Terre représente au total près de 95 % de la consommation de carburants en Nouvelle-Calédonie. Les îles sont desservies par bateau, le carburant étant soit stocké dans les dépôts sur place (Lifou et Maré) soit directement livrés aux clients par les camions (Iles des Pins et Ouvéa) soit acheminés dans des fûts (Belep et Tiga). Le transport des matières dangereuses est régi par la délibération n° 210 du 13 août 1987 modifiant la délibération n° 470 du 3 novembre 1982 relative au transport de matières dangereuses sur la voie publique. De façon générale, les opérateurs pétroliers déclarent appliquer des normes supérieures et plus contraignantes que les obligations en vigueur qui sont identifiées comme incomplètes et insuffisantes.

**Les principales évolutions du marché de la distribution sont la prise en compte des cotations publiées par la société PLATT'S Asia-Pacific** pour déterminer objectivement le prix CAF comme l'avait recommandé l'Autorité en 2018 **et l'ouverture par SSP de quatre nouvelles stations-services** sur le territoire, notamment celle d'Apogoti en juin 2020 en violation du *numerus clausus* toujours en vigueur dans la Province Sud.

**S'agissant plus particulièrement du projet de délibération soumis à son avis,** l'Autorité constate qu'il vient essentiellement entériner le mode de fonctionnement tacite, d'ores et déjà appliqué par la DIMENC, en lui donnant un cadre réglementaire. De ce fait, **il n'implique pas de modification des équilibres concurrentiels actuels et poursuit un objectif de péréquation pour gommer les écarts de prix qui pourraient résulter de l'éloignement géographique des consommateurs.**

Ce projet de délibération soulève néanmoins **plusieurs problématiques d'ordre concurrentiel.**

**En premier lieu, l'inclusion des volumes du marché non régulé (ventes aux industriels) dans le calcul des variables de péréquation** qui contribuent à la formation du prix de vente maximum au consommateur sur le marché régulé **s'inscrit dans un objectif de rééquilibrage au bénéfice des industriels du Nord et des îles mais impacte négativement l'ensemble des consommateurs calédoniens.**

L'Autorité estime que ce mode de calcul se traduit par **un surcoût égal à 1,7 francs par litre de gazole vendu au consommateur pour subventionner le transport du gazole vers les industriels du Nord et des îles.** Compte tenu des volumes annuels consommés, ce dispositif représente un **surcoût global de 214 millions de francs CFP en 2019 au détriment des consommateurs.**

L'Autorité recommande donc au gouvernement de **modifier l'article 2 du projet de délibération pour que les variables de péréquation sur le marché régulé n'incluent plus les volumes liés au marché non régulé (recommandation n° 1).** Cette recommandation devrait conduire à **abaisser le prix de vente**

**maximum au détail de gazole de 1,7 F. CFP/litre sur l'ensemble du territoire** tout en s'assurant que chaque consommateur paie le même coût du transport au titre du rééquilibrage.

Elle ajoute que **si le gouvernement entend poursuivre un objectif de rééquilibrage en faveur des industriels du Nord et des îles**, il pourrait **introduire un dispositif de péréquation spécifique** en définissant des variables de péréquation du transport de l'essence et du gazole en fonction des volumes effectivement vendus sur ce marché, **afin que tous les industriels paient le même coût de transport quelle que soit leur implantation (recommandation n° 2).**

**En deuxième lieu, l'Autorité estime que la référence aux coûts modélisés dans le cadre du dispositif de péréquation est positive car elle incite davantage les opérateurs pétroliers à modérer leurs coûts.** En effet, ils peuvent espérer un surplus de rémunération en contenant leurs coûts réels en deçà du coût modélisé et récupérer la différence. **Ce dispositif vertueux étant prévu pour l'acheminement des carburants sur la Grande Terre, l'Autorité recommande de l'étendre à l'acheminement vers les îles** en modifiant en conséquence l'article 7 du projet d'arrêté qui continue de faire référence aux coûts réels des opérateurs et divise par 4 l'incitation à réduire leurs coûts (**recommandation n°3**).

**En troisième lieu, l'Autorité est soucieuse des conséquences que peuvent avoir sur le jeu de la concurrence les insuffisances de la réglementation relative au transport de matières dangereuses en Nouvelle-Calédonie.** En effet, le cadre réglementaire en vigueur est peu contraignant et susceptible d'offrir un avantage concurrentiel aux opérateurs pétroliers qui rogneraient sur les coûts liés à la sécurité des transports. Bien que le risque soit faible, **l'Autorité recommande d'instaurer un référentiel de normes obligatoires relatives au transport de matières dangereuses qui permette de s'assurer d'une saine concurrence entre les trois opérateurs pétroliers sur la composante « sécurité » du prix du transport des carburants (recommandation n°4).**

**En quatrième lieu, l'Autorité souligne que l'évolution du coût d'acheminement des carburants vers les îles mérite une attention particulière de la part du gouvernement.** En effet, au regard des objectifs du Schéma de transition énergétique de la Nouvelle-Calédonie (STENC) et du développement des technologies photovoltaïque et de stockage, on peut vraisemblablement s'attendre à une baisse d'environ 50 % des volumes de gazole transportés vers les îles d'ici 2025, de nature à renchérir le coût du transport de gazole vers les îles. **L'Autorité recommande donc au gouvernement de réviser régulièrement les valeurs des paramètres retenus dans le calcul du coût de transport vers les îles en fonction de l'évolution de la consommation de carburants (recommandation n°5).**

**En cinquième lieu, le présent avis est l'occasion pour l'Autorité de souligner que la libéralisation des prix sur le marché de la vente au détail (en réseau de stations-services) pourrait être envisagée car elle est compatible avec un système de péréquation des coûts de transport sur l'ensemble du territoire.** Conjuguer ces deux options permettrait de ne pas pénaliser les consommateurs du Nord et des îles par rapport à ceux installés au plus près des dépôts de stockage des pétroliers tout en favorisant la concurrence entre les stations-services au bénéfice des consommateurs (**recommandation n° 6**). Une telle réforme pourrait s'accompagner, dans un premier temps, de la mise en place d'un système de liberté surveillée sur l'ensemble du territoire, et si nécessaire, de l'application d'un prix maximum dans les seules zones géographiques où la distribution de carburant n'est assurée que par une seule station-service en situation de monopole (comme à Ouvéa, Maré ou l'île des Pins par exemple).

**En dernier lieu, l'Autorité rappelle que le *numerus clausus* en vigueur dans le grand Nouméa est une barrière à l'entrée injustifiée sur le marché et que son maintien est aujourd'hui susceptible de créer une nouvelle distorsion de concurrence** entre les opérateurs qui respectent ou non cette règle. Elle réitère donc sa recommandation déjà formulée en 2018 visant à **abroger ce dispositif dans les meilleurs délais (recommandation n° 7).**

# Sommaire

<b><i>I. Rappel du contexte économique et juridique.....</i></b>	<b><i>6</i></b>
<b><i>A. L'importation et la distribution de carburants en Nouvelle-Calédonie.....</i></b>	<b><i>6</i></b>
1. Un marché de petite taille structuré autour de trois acteurs .....	6
2. L'approvisionnement et le stockage de carburant .....	8
3. Le transport du carburant en Nouvelle-Calédonie .....	9
a) Sur la Grande Terre .....	10
b) Sur les Iles Loyauté et l'île des Pins .....	11
c) Sur les îles Belep et Tiga .....	12
4. Les marchés de la distribution au détail.....	12
<b><i>B. La réglementation calédonienne .....</i></b>	<b><i>13</i></b>
1. La réglementation relative au transport de matières dangereuses .....	13
2. La réglementation relative à l'encadrement du prix des carburants sur le marché de la vente au détail de carburants .....	15
<b><i>II. Le projet de délibération relative à la variable de péréquation destinée à égaliser le coût d'acheminement du carburant vendu au détail sur l'ensemble du territoire.....</i></b>	<b><i>17</i></b>
<b><i>A. La description du mécanisme de la variable de péréquation .....</i></b>	<b><i>17</i></b>
<b><i>B. La réforme proposée.....</i></b>	<b><i>20</i></b>
1. Le projet de délibération et son projet d'arrêté.....	20
2. Le positionnement des trois sociétés pétrolières .....	22
<b><i>C. L'analyse concurrentielle.....</i></b>	<b><i>23</i></b>
1. Sur la prise en compte des volumes du marché non régulé dans le mécanisme de la péréquation des coûts de transport.....	23
a) L'impact sur le fonctionnement de la concurrence sur le marché non régulé .....	23
b) L'impact sur les consommateurs calédoniens : le renchérissement du prix de vente au détail de gazole de 1,7 F. CFP / litre.....	24
2. Sur le principe du recours à des coûts modélisés dans le cadre de la péréquation tarifaire .....	25
3. Sur les valeurs retenues dans le projet d'arrêté .....	26
<b><i>Conclusion et recommandations.....</i></b>	<b><i>29</i></b>

## Introduction

1. Par courrier en date du 9 juin 2020, enregistré le 17 juin 2020<sup>1</sup>, le gouvernement a saisi l'Autorité de la concurrence d'une demande d'avis relative à un projet de délibération visant à réformer le système de péréquation de l'essence et du gazole sur le fondement de l'article Lp. 462-1 du code de commerce. Dans sa saisine, le gouvernement invite l'Autorité à lui faire parvenir son avis d'ici le 17 juillet 2020.
2. Par courriel en date du 26 juin 2020, le bureau de la procédure de l'Autorité a informé le gouvernement d'une erreur matérielle portant sur le fait que sa saisine doit être fondée sur l'article Lp. 462-2 du code de commerce qui vise l'obligation pour le gouvernement de saisir l'Autorité pour avis sur « *sur tout avant-projet de loi du pays et projet de délibération et d'arrêté instituant ou renouvelant un régime ayant directement pour effet : (...) 3° D'imposer des pratiques uniformes en matière de prix ou de conditions de vente* ».
3. En effet, en l'espèce, le projet de délibération soumis pour avis à l'Autorité ainsi que le projet d'arrêté qui l'accompagne, fixent le cadre du mécanisme de péréquation pour le transport de l'essence et du gazole mis en place par les délibérations n° 121 du 8 août 1978 et n°173 du 29 mars 2006<sup>2</sup> afin de garantir un prix de vente unique sur la Grande Terre et les îles.
4. L'Autorité est donc compétente, au titre du 3° de l'article Lp. 462-2 du code de commerce pour se prononcer sur ces projets de textes en ce qu'ils s'inscrivent « *dans le cadre d'un régime ayant directement pour effet d'imposer des pratiques uniformes en matière de prix ou de conditions de vente* ».
5. Par courriel du 26 juin 2020, le gouvernement a pris note de cette erreur matérielle et confirmé sa saisine pour avis auprès de l'Autorité.
6. Dans le cadre d'un délai très contraint fixé par le gouvernement, l'analyse de l'Autorité s'est d'abord appuyée sur son précédent avis n° 2018-A-06 du 29 août 2018 relatif au projet de délibération visant à modifier la délibération n° 173 du 29 mars 2006 relative à la structure des prix de l'essence et du gazole aux termes duquel l'Autorité avait formulé cinq recommandations destinées à favoriser l'animation concurrentielle sur les marchés de la distribution au détail des carburants.
7. De plus, la Direction de l'industrie, des mines et de l'énergie de la Nouvelle-Calédonie (ci-après la « DIMENC »)<sup>3</sup> ainsi que les trois sociétés pétrolières présentes en Nouvelle-Calédonie ont été auditionnées par le service d'instruction : les sociétés Mobil International Petroleum Corporation (ci-après la société « MIP ») du groupe Exxon Mobil<sup>4</sup> ; Pacific Petroleum Company (ci-après « PPC »), nommée Société de Services Pétroliers en Nouvelle-Calédonie (ci-après « SSP »)<sup>5</sup> ; et la SAS Total Pacifique<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Annexe 01 et Annexe 01-A.

<sup>2</sup> Délibération n° 173 du 29 mars 2006 relative à la structure des prix de l'essence et du gazole, JONC du 10 avril 2006, page 2385.

<sup>3</sup> L'audition du représentant de la DIMENC par le service d'instruction a eu lieu le 24 juin 2020 (Annexe 14, cotes 42 à 51).

<sup>4</sup> L'audition du représentant de la société Mobil par le service d'instruction a eu lieu le 29 juin 2020 (Annexe 19, cotes 71 à 79).

<sup>5</sup> La société SSP est également connue sous la désignation de « Shell » ou « ex-Shell ». L'audition du représentant de la société SSP par le service d'instruction a eu lieu le 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).

<sup>6</sup> L'audition du représentant de la société Total Pacifique par le service d'instruction a eu lieu le 26 juin 2020 (Annexe 25, cotes 101 à 109).

8. Il convient de rappeler que lorsqu'elle est consultée pour avis, l'Autorité ne peut se prononcer que sur des questions de concurrence d'ordre général. Dans ce cadre, il ne lui appartient pas d'apprécier ni de qualifier des comportements individuels sur un marché au regard des articles Lp. 421-1 ou Lp. 421-2 du code de commerce, pas davantage de définir les marchés pertinents concernés. Seule une saisine contentieuse donnant lieu à une procédure contradictoire, permettrait d'apprécier la licéité d'une pratique aux regards des dispositions susmentionnées.
9. Après avoir rappelé rapidement le contexte économique et juridique de la présente demande d'avis (I), l'Autorité présentera le mécanisme de la variable de péréquation destinée à lisser le coût d'acheminement du carburant vendu au détail sur l'ensemble du territoire ainsi que la réforme proposée par les projets de délibération et d'arrêté du gouvernement puis procédera à l'analyse concurrentielle de la réforme envisagée (II).

## I. Rappel du contexte économique et juridique

---

10. L'Autorité a déjà analysé le secteur des carburants en Nouvelle-Calédonie dans le cadre de son [avis n° 2018-A-06](#) du 29 août 2018 relatif au projet de délibération visant à modifier la délibération n° 173 du 29 mars 2006 relative à la structure des prix de l'essence et du gazole.
11. Le présent avis rappellera donc de manière synthétique le secteur de l'importation et de la distribution de carburants en Nouvelle-Calédonie (A) ainsi que la réglementation applicable (B), tout en relevant les évolutions qui ont eu lieu dans ces domaines depuis 2018.
12. Dans la mesure où la saisine du gouvernement porte sur la variable de péréquation destinée à égaliser le coût d'acheminement du carburant vendu au détail sur l'ensemble du territoire, le présent avis développera de manière plus détaillée le secteur de l'acheminement et de la distribution du carburant sur la Grande Terre et dans les îles.

### A. L'importation et la distribution de carburants en Nouvelle-Calédonie

13. Le marché calédonien des carburants est un marché de petite taille structuré autour de trois acteurs (1). Ce marché peut être segmenté en trois parties : l'approvisionnement depuis l'étranger et le stockage en Nouvelle-Calédonie des carburants (2), le transport des carburants sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie depuis les dépôts (3) et les marchés de la distribution au détail (4).

#### 1. Un marché de petite taille structuré autour de trois acteurs

14. Les secteurs de l'importation et de la distribution de carburants en Nouvelle-Calédonie se caractérisent par la présence de trois sociétés pétrolières concurrentes, à savoir les sociétés MIP (Mobil), Société Shell Pacifique (SSP) et Total Pacifique, et ce malgré l'étroitesse du marché.
15. En effet, seulement 322 000 m<sup>3</sup> de carburant ont été consommés en 2019<sup>7</sup> (en baisse de 3 % par rapport à 2017). Le ratio de consommation essence (30 %) / gazole (70 %) demeure, comme en 2018, très largement favorable au gazole.

---

<sup>7</sup> Voir Pièce jointe n°1 au procès-verbal d'audition du représentant de la DIMENC « DIMENC Datas » (Annexe 15, cotes 52-55).



16. Il résulte de l’instruction que les secteurs en cause ont peu évolué depuis 2018. Ainsi, lors de son audition, la SSP a déclaré : « *Il n’y a pas eu beaucoup d’évolution depuis 2018, à part le fait qu’on a ouvert 4 nouvelles stations-services : une à Canala (ouverture 2020), une à Koné (ouverture fin octobre 2018), une à Apogoti (ouverture 3 juin 2020) et une autre à Lifou (ouverture février 2019)* »<sup>8</sup>.
17. La société Total Pacifique quant à elle a indiqué que depuis 2018, « *Les activités de Total Pacifique sont restées les mêmes. (...) Depuis 2018, le nombre de stations n’a pas évolué. Il y a eu des modernisations de sites mais rien en termes de création de points de vente* »<sup>9</sup>.
18. Enfin, la société MIP a déclaré : « *Mobil en Nouvelle Calédonie a plusieurs activités : on importe des pétroliers, on les stocke dans un dépôt commun à la Baie des Dames avec Total. Mobil est l’opérateur de ce dépôt. On a une activité d’importation depuis Singapour. Puis on distribue ce carburant : l’activité de détail à travers les stations-services, l’activité industrielle (industriels qui ont leur propre équipement pour certains et pour les autres Mobil fournit les équipements) et il y a le soutage de navires en local et à l’exportation. Puis il y a l’activité aviation. On livre le kérosène sur la Tontouta par le biais d’un dépôt commun opéré par Total. (...) Depuis 2018, l’activité de Mobil a peu changé* »<sup>10</sup>.

**Répartition des volumes importés en Nouvelle-Calédonie par les sociétés pétrolières par catégorie de produits en pourcentage (en 2019)**

	MIP	SSP	Total Pacifique
<b>Essence</b>	24 %	23 %	NC
<b>Gazole</b>	54 %	72 %	NC
<b>Kérosène</b>	22 %	5 %	NC
<b>Total</b>	100 %	100 %	NC

*Source : MIP<sup>11</sup> et SSP<sup>12</sup>*

19. L’Autorité rappelle que, dans le cadre de son avis n° 2018-A-06 précité, elle avait souligné le caractère anticoncurrentiel du *numerus clausus* mis en place par délibération de la Province Sud en 1996 et dont le champ géographique a été limité en 2016 à la zone du grand Nouméa<sup>13</sup>. Constatant que ce dispositif est une barrière à l’entrée injustifiée dans la mesure où il interdit l’ouverture de nouvelles stations-services sauf à en fermer une autre, elle avait invité le gouvernement à solliciter l’abrogation de ce dispositif auprès de la Province Sud.
20. A ce sujet, la DIMENC a indiqué lors de son audition que depuis l’avis de l’Autorité en 2018 « *il a été validé juridiquement que ce genre de réglementation était de la compétence du gouvernement et non de la Province Sud. La DAE et la DAJ travaillent sur ce sujet mais cela n’a pas encore abouti. La présidente de la Province Sud avait écrit à ce sujet au président du gouvernement. Le sujet reste d’actualité.* »<sup>14</sup>.

<sup>8</sup> Voir le procès-verbal d’audition du représentant de la société SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).

<sup>9</sup> Voir le procès-verbal d’audition du représentant de la société Total Pacifique du 26 juin 2020 (Annexe 25, cotes 101 à 109).

<sup>10</sup> Voir le procès-verbal d’audition du représentant de la société MIP du 29 juin 2020 (Annexe 19, cotes 71 à 79).

<sup>11</sup> Pièces jointes n°1 au PV Mobil - Données complémentaires VC (Annexe 21, cotes 89 et 90).

<sup>12</sup> Pièces jointes n°1 au PV SSP - Copie de chiffres SSP (Annexe 18, cotes 69 et 70).

<sup>13</sup> Voir la délibération n° 20-96/APS du 27 juin 1996 de la province Sud relative à l’implantation des installations de points de vente en vrac d’hydrocarbure. Voir également la délibération n° 28-2016/APS du 22 juillet 2016.

<sup>14</sup> Voir page 7 du procès-verbal d’audition du représentant de la DIMENC du 24 juin 2020 (Annexe 14, cotes 42 à 51).

## 2. L'approvisionnement et le stockage de carburant

21. La Nouvelle-Calédonie ne possède pas de raffineries sur son territoire et couvre l'intégralité de ses besoins en carburant par l'importation de produits raffinés finis. L'approvisionnement est géré par les trois sociétés pétrolières importatrices de manière indépendante même s'il peut arriver que certains bateaux soient mutualisés entre plusieurs sociétés pétrolières, notamment entre les sociétés Total Pacifique et MIP<sup>15</sup>.
22. Les caractéristiques de l'approvisionnement et du stockage de carburant en Nouvelle-Calédonie n'ont pas évolué depuis l'analyse faite par l'Autorité en 2018, même si la SSP a précisé lors de son audition qu'elle avait diversifié ses sources d'approvisionnement : « *Maintenant nous travaillons avec deux pays plutôt qu'un. Aujourd'hui on travaille avec le Japon et Singapour. Notre groupe a aussi pris position en Nouvelle-Zélande récemment par l'intermédiaire de notre groupe (Pacific Islands Energy). Le groupe a ouvert des dépôts et va s'implanter sur le marché* »<sup>16</sup>.
23. Concernant le stockage principal des carburants, celui-ci s'opère toujours dans la zone industrielle de Ducos. La DIMENC a ainsi confirmé : « *les principaux dépôts sont basés à Nouméa : un premier dépôt partagé entre Total et Mobil. Ce dernier assure la gestion du dépôt. De son côté la société SSP a son dépôt propre.* »<sup>17</sup>.
24. Lors de son audition, la société Total Pacifique a indiqué que cette dernière détenait 49 % du dépôt commun de Nouméa, les 51 % restant étant détenus par la société MIP<sup>18</sup>.
25. De plus, des dépôts secondaires existent sur les îles Loyauté. La DIMENC a expliqué : « *A Lifou, le dépôt est partagé par les trois pétroliers. Un dépôt se trouve aussi à Maré, appartenant à la SSP* »<sup>19</sup>.
26. Concernant le dépôt commun de Lifou, ce dernier est détenu à hauteur d'un tiers par chacune des trois sociétés pétrolières actives en Nouvelle-Calédonie. C'est la SSP qui en assure la gestion<sup>20</sup>.
27. Il résulte de l'instruction qu'il n'existe pas de dépôt de stockage en Province Nord. Interrogée sur son projet de créer un dépôt dans la Province Nord, la SSP a répondu : « *Sur la Province Nord, le projet a été tué dans l'œuf car le gouvernement a baissé nos marges. De ce fait, on ne pouvait plus payer. Il est quand même délicat que tout le stockage se fasse à Ducos. L'idée était d'avoir un dépôt dans le Nord pour avoir une autre source d'approvisionnement. Il y avait cette idée de la sécurisation d'approvisionnement* »<sup>21</sup>.
28. Par ailleurs, concernant les dépôts de carburéacteur (ou kérosène) destiné à l'aviation, ces derniers sont au nombre de trois en Nouvelle-Calédonie sur les aéroports de Tontouta, Magenta et Lifou.

---

<sup>15</sup> Voir page 3 du procès-verbal d'audition du représentant de la société MIP du 29 juin 2020 (Annexe 19, cotes 71 à 79).

<sup>16</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant de la DIMENC du 24 juin 2020 (Annexe 14, cotes 42 à 51).

<sup>17</sup> Voir page 3 du procès-verbal d'audition du représentant de la DIMENC du 24 juin 2020 (Annexe 14, cotes 42 à 51).

<sup>18</sup> Voir page 3 du procès-verbal d'audition du représentant de la société Total pacifique du 26 juin 2020 (Annexe 25, cotes 101 à 109).

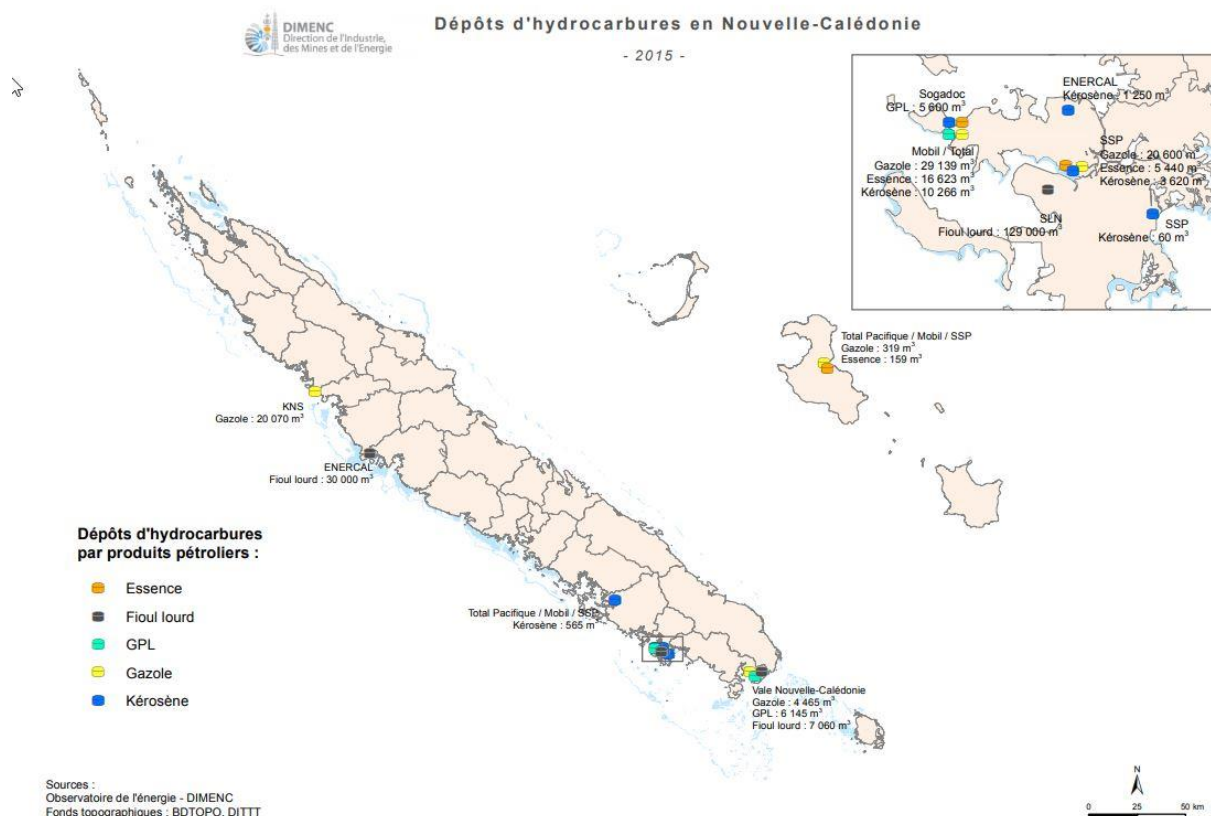
<sup>19</sup> Voir page 3 du procès-verbal d'audition du représentant de la DIMENC du 24 juin 2020 (Annexe 14, cotes 42 à 51).

<sup>20</sup> Voir page 2 du procès-verbal d'audition du représentant de la société SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).

<sup>21</sup> *Ib idem*, page 3.



## Cartes des dépôts de d'hydrocarbures en Nouvelle-Calédonie (2015)



Source : DIMENC<sup>22</sup>

29. Pour l'aéroport de la Tontouta, le dépôt fait partie d'une joint-venture dans laquelle les trois sociétés pétrolières détiennent chacune 1/3 des parts<sup>23</sup>.
30. Le dépôt de l'aéroport de Magenta est, quant à lui, détenu à 50/50 par les sociétés SSP et Total Pacifique, la SSP en assurant la gestion<sup>24</sup>.
31. Il existe également un dépôt à Lifou appartenant à la Province des Iles Loyauté dont la gestion est assurée par la SSP<sup>25</sup>.
32. Enfin, comme le montre la carte *supra*, il convient de relever que certains acteurs industriels du secteur des mines (KNS, Enercal, Vale, etc.) possèdent leurs propres dépôts de carburants.

### 3. Le transport du carburant en Nouvelle-Calédonie

33. Les trois sociétés pétrolières présentes en Nouvelle-Calédonie ont toutes les trois recours à la sous-traitance pour l'acheminement du carburant sur le territoire de la Nouvelle-Calédonie, tant pour les voies terrestres que pour les voies maritimes.

<sup>22</sup> [https://observatoire-energie.gouv.nc/private/documents/SIG\\_HYDROCARBURES.pdf](https://observatoire-energie.gouv.nc/private/documents/SIG_HYDROCARBURES.pdf).

<sup>23</sup> Voir page 3 procès-verbal d'audition du représentant de la société Total pacifique du 26 juin 2020 (Annexe 25, cotes 101 à 109).

<sup>24</sup> Voir page 3 procès-verbal d'audition du représentant de la société Total pacifique du 26 juin 2020 (Annexe 25, cotes 101 à 109).

<sup>25</sup> Voir page 4 du procès-verbal d'audition du représentant de la société SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).

34. En 2019, les volumes livrés sur le territoire calédoniens se sont élevés à 96 millions de litres d'essence et 226 millions de litres de gazole. Les volumes livrés sur Grande Terre représentent 95 % des volumes contre seulement 5 % pour les îles (Iles Loyautés, Ile des Pins et Belep).
35. Au niveau des caractéristiques de l'acheminement des carburants en Nouvelle-Calédonie, il convient de distinguer entre le transport sur Grande-Terre qui se fait par voie terrestre et l'acheminement vers les îles qui se fait par voie maritime.

*a) Sur la Grande Terre*

36. Sur Grande-Terre, l'acheminement des carburants se fait exclusivement par camions à partir des dépôts des sociétés pétrolières situés à Nouméa. Cette activité est totalement externalisée pour les trois sociétés pétrolières. Lors de leur audition, ces dernières ont également indiqué qu'il ne convenait pas d'opérer de distinctions entre les livraisons sur la côte ouest et celles sur la côte est.
37. La société MIP fait appel à un seul sous-traitant dans le cadre d'un appel d'offres qui est renouvelé tous les 5 ans environ<sup>26</sup>.
38. Lors de son audition, la société Total Pacifique a déclaré : « *Pour notre part, le transport secondaire depuis le dépôt (...) est complètement externalisé. On fait appel à des sociétés de transporteurs qui répondent aux normes de sécurité locales et nos propres exigences groupe* »<sup>27</sup>.
39. Les contrats conclus par la société Total Pacifique avec ses prestataires sont d'une durée de 3 à 5 ans et font suite à des appels d'offres<sup>28</sup>. Le mécanisme de rémunération pour les livraisons est fondé sur un forfait journée, complété d'une rémunération kilométrique<sup>29</sup>. Au cours de son audition, Total Pacifique a souligné : « *On travaille avec 4 ou 5 compagnies de transport* »<sup>30</sup>.
40. S'agissant des prestataires de transport actifs en Nouvelle-Calédonie, la SSP a indiqué : « *on peut compter 7 entreprises [pour le transport d'hydrocarbures] pour une vingtaine de camions. Elles sont indépendantes des sociétés pétrolières.* »<sup>31</sup>.
41. Concernant la nature des relations avec ses sous-traitants, la SSP a en revanche précisé qu'elle « *n'a pas de contrats annuels. On a des accords mais pas de contrats. On a des bordereaux de prix. Quand le camion est changé on en tient compte pour la détermination du prix. Tous les mois, la seule variable c'est la surcharge carburant. On a un prix à la journée, un prix du chauffeur et après le prix du kilomètre. A part pour le cas d'un camion neuf, il n'y a pas d'augmentation de prix.* »<sup>32</sup>.

---

<sup>26</sup> Voir page 5 du procès-verbal d'audition du représentant de la société MIP du 29 juin 2020 (Annexe 19, cotes 71 à 79).

<sup>27</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant de la société Total Pacifique du 26 juin 2020 (Annexe 25, cotes 101 à 109).

<sup>28</sup> Voir pages 4 et 5 du procès-verbal d'audition du représentant de la société Total Pacifique du 26 juin 2020 (Annexe 25, cotes 101 à 109).

<sup>29</sup> Voir pages 4 et 5 du procès-verbal d'audition du représentant de la société Total Pacifique du 26 juin 2020 (Annexe 25, cotes 101 à 109).

<sup>30</sup> Voir pages 4 et 5 du procès-verbal d'audition du représentant de la société Total Pacifique du 26 juin 2020 (Annexe 25, cotes 101 à 109).

<sup>31</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant de la SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).

<sup>32</sup> Voir page 5 du procès-verbal d'audition du représentant de la SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).

42. La société MIP a également indiqué lors de son audition que « *certains clients ont leurs propres moyens de transport. Ils viennent directement s'approvisionner dans notre dépôt* »<sup>33</sup>.
43. Concernant l'animation concurrentielle du secteur du transport du carburant sur la Grande Terre, la SSP a déclaré lors de son audition qu'« *Il y a certainement une concurrence. [...] Pour moi, les prix ne sont pas trop élevés. On a refusé de travailler avec un transporteur dont les prix étaient trop bas (risque que ce transporteur rogne sur la sécurité)* »<sup>34</sup>.
44. La société MIP a, pour sa part, indiqué : « *Le groupe EXXON MOBIL juge que cette activité de transport est très risquée. On ne cherche pas forcément à tirer les prix vers le bas. Tout ce qui est sécurité, on a bien conscience que cela a un coût. Quand on lance un appel d'offre on a entre 2 et 3 réponses. On regarde la gestion opérationnelle avant de regarder les prix.* »<sup>35</sup>.
45. Quant à la société Total Pacifique, elle a déclaré : « *Il y a quand même beaucoup de compagnies mais ce sont souvent des petites entreprises (...)* »<sup>36</sup>.
46. Ainsi, selon les sociétés pétrolières, le marché du transport de carburant sur la Grande Terre est un marché concurrentiel. Toutefois, la concurrence sur ce marché ne doit pas se faire au détriment de la sécurité.
47. Enfin, les trois sociétés pétrolières approvisionnent certains de leurs clients par pipeline depuis leurs dépôts. Ce procédé de livraison qui concerne principalement les bateaux recouvre l'« *activité de soutage* »<sup>37</sup>.
48. En 2019, 304 millions de litres d'essence et de gazole ont été livrés sur Grande-Terre, soit 94,6 % de la consommation totale de la Nouvelle-Calédonie

#### *b) Sur les Iles Loyauté et l'île des Pins*

49. L'acheminement des carburants vers les îles Loyauté et l'île des Pins se fait par transport maritime. Les sociétés pétrolières externalisent également cette prestation. La société MIP sous-traite l'ensemble de cette prestation à la société SSP<sup>38</sup>.
50. Lors de son audition, la DIMENC a indiqué : « *Le transport de carburants s'opère par bateau (en particulier à travers les sociétés CMI, STILES, Transweb) de diverses manières. Il peut s'agir d'un camion rempli d'essence et sur la barge, ou pour le gazole d'un transport en soute. A noter le transport en fûts aussi.* »<sup>39</sup>.
51. Ce mode opératoire a été confirmé par la société Total Pacifique, qui a déclaré : « *Pour le transport vers les îles, on passe par les compagnies de transport. Pour Lifou, c'est SPP qui*

---

<sup>33</sup> Page 4 du procès-verbal d'audition du représentant de la société MIP du 29 juin 2020 (Annexe 19, cotes 71 à 79).

<sup>34</sup> Voir page 6 du procès-verbal d'audition du représentant de la SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).

<sup>35</sup> Voir page 6 du procès-verbal d'audition du représentant de la société MIP du 29 juin 2020 (Annexe 19, cotes 71 à 79).

<sup>36</sup> Voir pages 4 et 5 du procès-verbal d'audition du représentant de la société Total Pacifique du 26 juin 2020 (Annexe 25, cotes 101 à 109).

<sup>37</sup> Voir par exemple page 2 du procès-verbal d'audition du représentant de la société MIP du 29 juin 2020 (Annexe 19, cotes 71 à 79).

<sup>38</sup> Voir page 5 du procès-verbal d'audition du représentant de la société MIP du 29 juin 2020 (Annexe 19, cotes 71 à 79).

<sup>39</sup> Voir page 4 du procès-verbal d'audition du représentant de la DIMENC du 24 juin 2020 (Annexe 14, cotes 42 à 51).

transporte. Pour les autres îles, on passe par des compagnies maritimes pour Maré et Ouvéa (...) On travaille avec CMI, STILES »<sup>40</sup>.

52. S'agissant de sa mission de sous-traitant, la SSP a précisé : « En amont, on amène le produit au bateau. Le bateau peut partir du quai commercial ou du quai SLN. On le fait par camion et par pipe. Ensuite, il y a les coûts liés aux camions mis à bord et aux containers. Les camions et les containers sont à nous. Il faut entretenir ce matériel. Il a un travail de maintenance »<sup>41</sup>.
53. La SSP a précisé que « le transport de l'essence vers les îles imposent de mettre des camions et tankstainers à bord des barges (on ne peut pas mettre d'essence dans les soutes des barges). Ces équipements sont rincés à l'eau salée à chaque traversée et demande une maintenance très couteuse »<sup>42</sup>.
54. Pour les îles de Lifou et Maré, les carburants amenés par bateau sont d'abord stockés dans les dépôts installés sur place. Ensuite, des camions présents localement assurent la livraison du produit aux clients depuis les dépôts<sup>43</sup>.
55. Pour l'île des Pins et Ouvéa, comme il n'y a pas de dépôts, « le camion descend [directement] de la barge et va livrer les clients en gazole ou en essence. »<sup>44</sup>
56. En 2019, 17,5 millions de litres d'essence et de gazole ont été livrés sur les îles, soit 5,4 % de la consommation totale de la Nouvelle-Calédonie

#### c) Sur les îles Belep et Tiga

57. La situation de Belep et Tiga diffère de celle des autres îles dans la mesure où les hydrocarbures y sont uniquement livrés par fûts en raison d'une consommation très faible.
58. Pour Belep, les fûts sont d'abord acheminés par la route jusqu'à Poum, « [ensuite], les fûts sont transportés par le BELLEMA, bateau qui fait la rotation Poum-Belep et qui appartient à la Province Nord. »<sup>45</sup>. En 2019, 254 milliers de litres d'hydrocarbures ont été livrés à Belep soit moins de 0,1 % de la consommation totale de Nouvelle-Calédonie.
59. Pour Tiga, qui ne dispose que de 2 kilomètres de route, les fûts sont transportés par bateaux depuis Lifou.

#### 4. Les marchés de la distribution au détail

60. Comme l'Autorité l'a indiqué dans son avis n°2018-A-06 précité<sup>46</sup>, l'activité de vente de carburant au détail se décompose en deux branches :
  - l'activité de « vente aux industriels » qui consiste pour les sociétés pétrolières à vendre des produits pétroliers à des clients industriels (mines, entreprises industrielles etc.) qui vont être stockés directement dans les cuves de leurs clients. Pour cette activité, les prix sont libres même s'il ressort de l'instruction que les prix réglementés servent souvent de base pour les négociations commerciales. Le marché est non régulé ;

---

<sup>40</sup> Voir le procès-verbal d'audition du représentant de la société Total pacifique du 26 juin 2020 (Annexe 25, cotes 101 à 109).

<sup>41</sup> Voir page 4 du procès-verbal d'audition du représentant de la SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).

<sup>42</sup> Voir page 9 du procès-verbal d'audition du représentant de la SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).

<sup>43</sup> Voir page 5 du procès-verbal d'audition du représentant de la SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).

<sup>44</sup> *Ib idem*.

<sup>45</sup> Voir page 4 du procès-verbal d'audition du représentant de la SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).

<sup>46</sup> Voir points 36 et suivants de l'avis

– l’activité de « vente en réseau » qui consiste pour les sociétés pétrolières à vendre du carburant aux stations-services destiné à la vente au détail. Cette activité entre dans le champ d’application de la délibération n° 173 qui prévoit des prix maxima de vente au détail de carburants au consommateur<sup>47</sup>. Le marché est donc régulé.

61. En 2019, le marché de la « vente en réseau » représentait 98 % des 96 millions de litres d’essence vendus en Nouvelle-Calédonie et 57 % des 226 millions de litres de gazole. Le marché régulé dans son ensemble est deux fois plus important que le marché non régulé en Nouvelle-Calédonie.

#### Ventilation des volumes régulés / non régulés en Nouvelle-Calédonie en 2019

En millions de litres	Essence	Gazole	Total
<b>Volumes régulés</b>	93,9	125,8	219,7
<b>Volumes non régulés</b>	2,1	100,2	102,3
<b>Total</b>	96,0	226,0	322,0

Source : DIMENC<sup>48</sup>

### B. La réglementation calédonienne

62. En Nouvelle-Calédonie, le secteur des carburants est fortement règlementé comme l’avait souligné l’Autorité dans son avis n° 2018-A-06.
63. Dans le cadre de l’analyse de la variable de péréquation destinée à égaliser le coût d’acheminement du carburant vendu au détail sur l’ensemble du territoire, le présent rapport abordera la réglementation relative au transport de matières dangereuses (1) ainsi que celle relative aux prix de détail de l’essence et du gazole (2).

#### 1. La réglementation relative au transport de matières dangereuses

64. Lors de son audition, la DIMENC a indiqué qu’en Nouvelle-Calédonie, « [i]l existe une réglementation sur le transport de matières dangereuses, très ancienne. L’essence est beaucoup plus dangereuse à transporter que le gazole. Les exigences en matière de sécurité, internes des groupes pétroliers, vont s’imposer aux sous-traitants, alors qu’elles ne le sont pas par la

---

<sup>47</sup> Comme l’Autorité l’a déjà souligné dans son avis n° 2018-A-06 précité, il existe un sous-segment au sein du marché régulé de la vente en réseau qui se rapporte aux « cartes carburants ». Le segment dit des « cartes carburants » est constitué notamment des entreprises et organisations qui souscrivent à des contrats d’approvisionnement en carburant pour leur flotte de véhicules directement auprès des sociétés pétrolières. Pour ces clients, il existe un « effet volume » permettant aux sociétés pétrolières de proposer des remises sur le prix de vente du carburant. Ainsi, les clients « cartes carburants » payent le litre de carburant à un prix moins élevé que le prix au détail dont s’acquitte l’automobiliste calédonien. Sur ce segment de marché, la concurrence entre les trois sociétés pétrolières joue pleinement à travers un dispositif de remises accordées aux professionnels, qui peut conduire à des prix très bas par rapport au prix maxima de vente au détail.

<sup>48</sup> Voir Pièce jointe n°1 au procès-verbal d’audition du représentant de la DIMENC « DIMENC Datas » (Annexe 15, cotes 52-55).

*réglementation. Il y a actuellement un travail en cours, géré par la DTTT pour remettre à jour le cadre réglementaire »<sup>49</sup>.*

65. Actuellement, le transport de matières dangereuses en Nouvelle-Calédonie est régi par la Délibération n° 210 du 13 août 1987 modifiant la délibération n° 470 du 3 novembre 1982 relative au transport de matières dangereuses sur la voie publique.
66. Cette délibération prévoit que *« les véhicules citernes, citernes amovibles, véhicules porte-citernes amovibles ou porte-colis, destinés au transport de matières dangereuses, doivent être munis d'une autorisation de circulation délivrée par la Nouvelle-Calédonie. Cette autorisation attestera également que le véhicule satisfait aux dispositions techniques du code de la route. »<sup>50</sup>.*
67. Dans les faits, sur le territoire, les trois sociétés pétrolières imposent à leurs sous-traitants leurs propres normes de sécurité lesquelles sont plus contraignantes pour le transport d'hydrocarbures.
68. La société MIP a ainsi déclaré que ses sous-traitants *« ont des obligations de formation-sécurité. Il y a certaines demandes qui figurent dans le contrat. Au-delà de la réglementation du transport de matières dangereuses, EXXON MOBIL demande des tests d'intégrité, des sondes anti-débordement. Ils doivent intervenir dans notre dépôt et doivent donc se conformer aux normes. Tous les camions doivent être équipés de systèmes de récupération des vapeurs. On donne des formations aux personnes de la société sous-traitante. Les chauffeurs doivent participer à des réunions de sécurité. Mobil demande une participation des chauffeurs au dépôt une fois par semaine »<sup>51</sup>.*
69. La société Total Pacifique a indiqué sur ce sujet qu'*« Il y a les normes ADR<sup>52</sup> mais il y a également des exigences pour le parc roulant, pour les chauffeurs etc...la première valeur du groupe TOTAL c'est la sécurité. Le transport est le premier facteur de risques. Dans la manière de sélectionner nos partenaires, nous regardons la sécurité. Nous n'avons pas eu d'accident de camions citernes. »<sup>53</sup>.*
70. La SSP a pour sa part expliqué qu'*« Il y a la réglementation et que ce qu'on impose : l'ADR : c'est une norme nationale, voir européenne avec des obligations à respecter. Sur le territoire, cette norme n'existe pas. On exige également l'APTH<sup>54</sup> : c'est une formation des conducteurs. C'est également une norme qui existe ici en Nouvelle-Calédonie mais qui n'est pas toujours imposée. On applique la norme la plus exigeante. »<sup>55</sup>.*
71. En conclusion, comme l'a déclaré le vice-président du gouvernement en charge du secteur des transports, *« la réglementation actuelle est incomplète »<sup>56</sup> et cette dernière « doit être renouvelée et modernisée »<sup>57</sup>.*

---

<sup>49</sup> Voir page 3 du procès-verbal d'audition du représentant de la DIMENC du 24 juin 2020 (Annexe 14, cotes 42 à 51).

<sup>50</sup>[https://dittt.gouv.nc/transport-routier/transport-de-marchandises/transport-de-matieres-dangereuses#:~:text=FAQ-\\_Transport%20de%20mati%C3%A8res%20dangereuses,une%20%22carte%20jaune%22](https://dittt.gouv.nc/transport-routier/transport-de-marchandises/transport-de-matieres-dangereuses#:~:text=FAQ-_Transport%20de%20mati%C3%A8res%20dangereuses,une%20%22carte%20jaune%22).

<sup>51</sup> Voir page 5 du du procès-verbal d'audition du représentant de la société MIP du 29 juin 2020 (Annexe 19, cotes 71 à 79).

<sup>52</sup> Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route.

<sup>53</sup> Voir page 4 du procès-verbal d'audition du représentant de la société Total Pacifique du 26 juin 2020 (Annexe 25, cotes 101 à 109).

<sup>54</sup> Attestation Professionnelle de Transport des Hydrocarbures.

<sup>55</sup> Voir page 5 du procès-verbal d'audition du représentant de la SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).

<sup>56</sup> <https://gouv.nc/actualites/13-11-2019/mieux-encadrer-le-transport-de-matieres-dangereuses>

<sup>57</sup> <https://gouv.nc/actualites/13-11-2019/mieux-encadrer-le-transport-de-matieres-dangereuses>



## **2. La réglementation relative à l'encadrement du prix des carburants sur le marché de la vente au détail de carburants**

72. Comme cela avait été souligné par l'Autorité dans son avis n°2018-A-06 précité, le prix de vente au détail du carburant en Nouvelle-Calédonie déroge de longue date au principe de la liberté des prix<sup>58</sup>. Historiquement, en effet, les prix du carburant ont été strictement encadrés sur le territoire<sup>59</sup>.
73. Les grands principes de la réglementation actuelle<sup>60</sup> sont définis par la délibération modifiée n° 173 du 29 mars 2006 relative à la structure des prix de l'essence et du gazole (ci-après, la « délibération n°173 »)<sup>61</sup>. Cette délibération a pour objet d'établir la structure du prix des carburants importés, les éléments qui la composent et les modalités de détermination de leurs valeurs<sup>62</sup>.
74. L'arrêté n° 2006-1339/GNC du 10 avril 2006 relatif aux modalités de calcul des tarifs applicables à la vente d'essence et de gazole (ci-après, « l'arrêté n° 2006-1339 ») vient préciser ce dispositif et fixe les différents postes de la structure tarifaire aboutissant à un prix plafond maximal sur les marchés de la vente en gros et au détail des carburants<sup>63</sup>.
75. Aux termes de son avis n°2018-A-06, l'Autorité avait invité le gouvernement à « *s'interroger sur le principe même de la fixation d'un prix maximum de vente en gros et au détail des carburants en Nouvelle-Calédonie dans le cadre d'une étude sectorielle plus approfondie que le présent avis, après avoir apprécié le fonctionnement concurrentiel ou non des marchés de l'approvisionnement et de la distribution de carburants en Nouvelle-Calédonie* » (recommandation n° 4).
76. L'Autorité avait également préconisé d'introduire « *une obligation pour les trois sociétés pétrolières d'installer dans chaque station-service un « totem » affichant les prix de vente au détail réellement pratiqués par les stations-services pour favoriser l'animation concurrentielle* (recommandation n° 3) », dès lors que le prix réglementé est un prix plafond auquel il est possible de déroger.

---

<sup>58</sup> A noter que la vente de carburant en gros à des clients industriels (mines etc.) qui disposent de leurs propres infrastructures de stockage n'est pas visée par la réglementation sur les prix. Pour cette activité, les prix sont libres même s'il ressort que les prix réglementés servent souvent de base pour les négociations commerciales.

<sup>59</sup> La réglementation des prix du carburant existerait depuis l'installation de Total Pacifique SA en 1963. Néanmoins, la première vraie structure tarifaire semble avoir été fixée par l'arrêté n° 84-331/CG du 10 juillet 1984, laquelle définissait les postes « *coût de transport* », « *frais généraux et marges brute d'autofinancement* », « *marge du détaillant* » et un coût de transport. Cette structure tarifaire a été maintenue, bien qu'aménagée, par la délibération n°219 du 27 juin 2001.

<sup>60</sup> La réglementation actuelle est venue remplacer le mécanisme de stabilisation qui avait été institué par la délibération n°25 du 9 juillet 1986.

<sup>61</sup> [Délibération n° 173 du 29 mars 2006 relative à la structure des prix de l'essence et du gazole](#) modifiée par la Délibération n° 243 du 27 décembre 2012 et par la Délibération n° 98/CP du 5 septembre 2018.

<sup>62</sup> A noter qu'il existe une réglementation spécifique qui a pour objet de déterminer le prix maximum de vente d'essence et de gazole aux bénéficiaires d'exonération de taxes douanières. Voir la délibération n° 33/CP du 6 octobre 2006 relative au prix maximum de vente d'essence et de gazole aux bénéficiaires d'exonération de taxes douanières sur les produits pétroliers, JONC du 24 octobre 2006 page 7543. Ce texte renvoie à l'article 7 de la délibération n°173 et prévoit qu'il est retranché au prix maximum de vente au détail le montant des taxes douanières dont le bénéficiaire est exonéré.

<sup>63</sup> Voir l'Arrêté n° 2006-1339/GNC du 10 avril 2006 relatif aux modalités de calcul des tarifs applicables à la vente d'essence et de gazole, JONC du 10 avril 2006, page 2401 et Arrêté n° 2009-4401/GNC du 29 septembre 2009 relatif aux caractéristiques de l'essence importée pour la vente au détail en Nouvelle-Calédonie, JONC du 8 octobre 2009, page 8289.



77. Interrogés sur la mise en œuvre de ces deux recommandations, la DIMENC a indiqué au cours de son audition que « Pour l’instant, cela n’a pas été enclenché. Pour autant, le gouvernement avait demandé aux pétroliers, à ce que lui soit adressées par écrit des pistes de réformes sur la structure des prix et notamment de libéralisation des prix, au début de l’année 2020. Il semble qu’ils n’aient pas répondu. »<sup>64</sup>.
78. A défaut, l’Autorité avait enfin émis une recommandation n° 5, incitant le gouvernement à « Prévoir dans l’arrêté portant application du présent projet de délibération que les indices ou les valeurs de référence retenus pour déterminer chaque sous poste du prix « CAF » résultent de données objectives, extérieures aux compagnies pétrolières et représentatives de la réalité des marchés concernés »<sup>65</sup>.
79. Cette recommandation a été prise en compte dans l’arrêté n° 2018-2365/GNC du 25 septembre 2018 portant modification de l’arrêté modifié n° 2006-1339/GNC du 10 avril 2006 relatif aux modalités de calcul des tarifs applicables à la vente au détail de l’essence et du gazole qui est venu modifier certaines règles intervenant dans les calculs du prix de l’essence et du gazole.
80. Désormais, le prix CAF prend en compte les cotations publiées par la société PLATT’S Asia-Pacific. L’arrêté n° 2018-2365/GNC a également modifié le produit d’activité grossiste (PAG) qui intègre désormais un revenu au titre de l’investissement effectué par les sociétés pétrolières.
81. La structure tarifaire des prix de l’essence et du gazole est déterminée chaque mois. Pour le mois de juin 2020, elle était la suivante :

**Tableau sur la structure tarifaire des carburants pour le mois de juin 2020**

Postes	Essence (F. CFP / l)	Gazole (F. CFP / l)
<b>Prix CAF (1)</b>	22,3	27,4
<b>Taxes (hors TGC) (2)</b>	50,2	31,1
<b>Produit d’activité grossiste (3)</b>	13,6	13,6
<b>Variable de péréquation (4)</b>	3,4	5,1
Prix maximum de cession aux revendeurs (hors TGC) (5) = 1+2+3+4	89,5	77,2
<b>Produit d’activité détaillant (6)</b>	14,1	14,1
Prix maximum de vente au détail (7) = (5) + (6) +TGC	106,7	94,0

Source : JONC n° 9942 du 28 mai 2020

82. Le détail de chaque poste a été présenté de manière détaillée dans l’avis de l’Autorité n°2018-A-06. Pour rappel :
- Le poste « prix CAF » (acronyme de Coût – Assurance – Fret) correspond au coût d’importation du carburant ;
  - Le poste « Taxes » correspond aux différentes taxes réglées par les importateurs de carburant sur les produits pétroliers entrant sur le territoire ;

<sup>64</sup> Voir page 8 du procès-verbal d’audition du représentant de la DIMENC du 24 juin 2020 (Annexe 14, cotes 42 à 51).

<sup>65</sup> Voir page 40 de l’Avis de l’Autorité de 2018 précité.

- Le poste « *produit d'activité grossiste* » constitue le revenu des sociétés pétrolières pour le coût d'acheminement du carburant sur l'ensemble du territoire ;
  - Le poste « *variable de péréquation* » constitue le revenu des sociétés pétrolières pour le coût d'acheminement du carburant sur l'ensemble du territoire ;
  - Le poste « *produit d'activité détaillant* » vise à rémunérer les gérants de stations-services.
83. Enfin, comme rappelé dans son avis n°2018-A-06, les méthodes mises en place servent à déterminer des prix maximum de cession aux revendeurs ainsi que des prix maximum de vente au détail (« prix plafond ») qui, dans la pratique, sont appliqués par tous les acteurs du secteur, comme des « prix plancher » à l'égard des consommateurs au détriment de toute animation concurrentielle (à l'exception du segment de marché dit des « cartes carburants »).

## **II. Le projet de délibération relative à la variable de péréquation destinée à égaliser le coût d'acheminement du carburant vendu au détail sur l'ensemble du territoire**

---

### **A. La description du mécanisme de la variable de péréquation**

84. Ainsi que l'Autorité l'a indiqué dans son avis n° 2018-A-06, au sein de la structure tarifaire des carburants, le poste « *variable de péréquation* » « *constitue le revenu des sociétés pétrolières pour le coût d'acheminement du carburant sur l'ensemble du territoire. Il est déterminé forfaitairement sur la base des coûts supportés par les sociétés pétrolières pour acheminer le carburant jusqu'aux points de vente. Le mécanisme de péréquation a été mis en place afin de garantir un prix unique sur la Grande-Terre et les Iles Loyauté, malgré des coûts de distribution plus élevés sur ces dernières dus aux frais de livraison.* » (Soulignement ajouté)<sup>66</sup>
85. Dès 1978, un fonds de péréquation concernant uniquement le gazole avait été instauré par la « *délibération n° 121 du 8 août 1978 portant création d'un fonds de péréquation du gazole* ».
86. Cette délibération prévoit : « *Article 1<sup>er</sup> : Il est institué un fonds de concours appelé fonds de péréquation du gazole. Article 2 : Les compagnies pétrolières du Territoire assurant la distribution au public des hydrocarbures liquides reverseront à ce Fonds l'excédent de recette résultant de l'institution dans le Territoire d'un prix de vente uniforme de gazole, suivant les modalités définies aux articles suivants (...)* ».
87. La DIMENC a déclaré à ce sujet, « *qu'avant 2006, la Nouvelle-Calédonie était ainsi découpée en trois zones tarifaires. Le prix différait selon que l'on soit sur la Grande-Terre, Lifou ou les autres îles. Le calcul de péréquation s'appliquait uniquement sur le gazole vendu sur la Grande-Terre, et prenait en compte tous les volumes vendus que ce soit aux stations-services ou aux industriels.* »<sup>67</sup>.
88. La délibération n° 173 du 29 mars 2006 relative à la structure des prix de l'essence et du gazole a introduit la variable de péréquation (cf *supra*). D'après l'article 6 de la délibération n° 173, « *Ce poste est déterminée forfaitairement sur la base des coûts supportés par les compagnies*

<sup>66</sup> Point 93 de l'avis 2018-A-06 précité.

<sup>67</sup> Voir page 2 de la Note : Mécanisme de péréquation pour le transport de l'essence et du gazole (Annexe 02, cotes 3 à 8).

*pétrolières pour acheminer l'essence et le gazole jusqu'au point de vente. La valeur de cet élément est fixée par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie. »<sup>68</sup>.*

89. Le mécanisme de péréquation mis en place en 2006 instaure un prix unique du transport de carburants sur la Grande Terre et vers les Iles Loyauté, malgré des coûts de distribution bien plus élevés sur ces dernières dus notamment à l'acheminement maritime et aux faibles volumes concernés.
90. Il constitue une condition *sine qua non* à la détermination d'un prix plafond unique des carburants sur le territoire calédonien.
91. Toutefois, la délibération n° 173 ne précise pas les modalités concernant la « *base des coûts supportés par les compagnies pétrolières* » à prendre en compte, ni les règles de calcul à mettre en œuvre.
92. A cet égard, lors de son audition, la DIMENC a reconnu qu'« *à compter de 2006, c'est sur la base de règles tacites acceptées par le gouvernement et les trois sociétés pétrolières que la péréquation s'est exercée.*

*Ces règles impliquaient notamment :*

- *Des péréquations distinctes entre essence et gazole, justifiant de l'existence de deux variables de péréquation différentes sur ces deux produits ;*
  - *Une rémunération du transport sur la Grande-Terre sur la base de variables forfaitaires tenant compte des quantités transportées et des distances parcourues ;*
  - *Une rémunération du transport vers les îles au franc le franc. »<sup>69</sup>.*
93. Ainsi, dans la pratique du mécanisme de péréquation, la DIMENC prend actuellement en compte les coûts réels des sociétés pétrolières pour l'acheminement des hydrocarbures jusqu'aux points de vente vers les Iles, tandis que les coûts de transport sur la Grande-Terre sont estimés à partir de formules paramétriques prenant en compte les volumes transportés ainsi que les distances parcourues.
  94. Interrogée lors de l'instruction dans le cadre de l'avis n°2018-A-06, la DIMENC avait indiqué reconnaître que « *les volumes de carburant destinés aux clients industriels pour lesquels les prix sont libres, et qui n'entrent pas dans le champ de la réglementation sur le prix du carburant, étaient bien intégrés dans la péréquation. Il a notamment été indiqué que les volumes de gazole importés pour produire de l'électricité sur l'île de Maré entrent dans la péréquation alors qu'il ne s'agit pas de carburant « routier ». Pour autant, la DIMENC estime que la situation ne serait pas problématique car il existerait un possible « effet volume » qui ferait baisser le coût unitaire par litre transporté au bénéfice du consommateur »<sup>70</sup> (Soulignement ajouté).*
  95. Cette intégration dans la péréquation des volumes de carburant destinés aux clients industriels pour lesquels les prix sont libres a été confirmée par les sociétés pétrolières lors de leur audition respective.

---

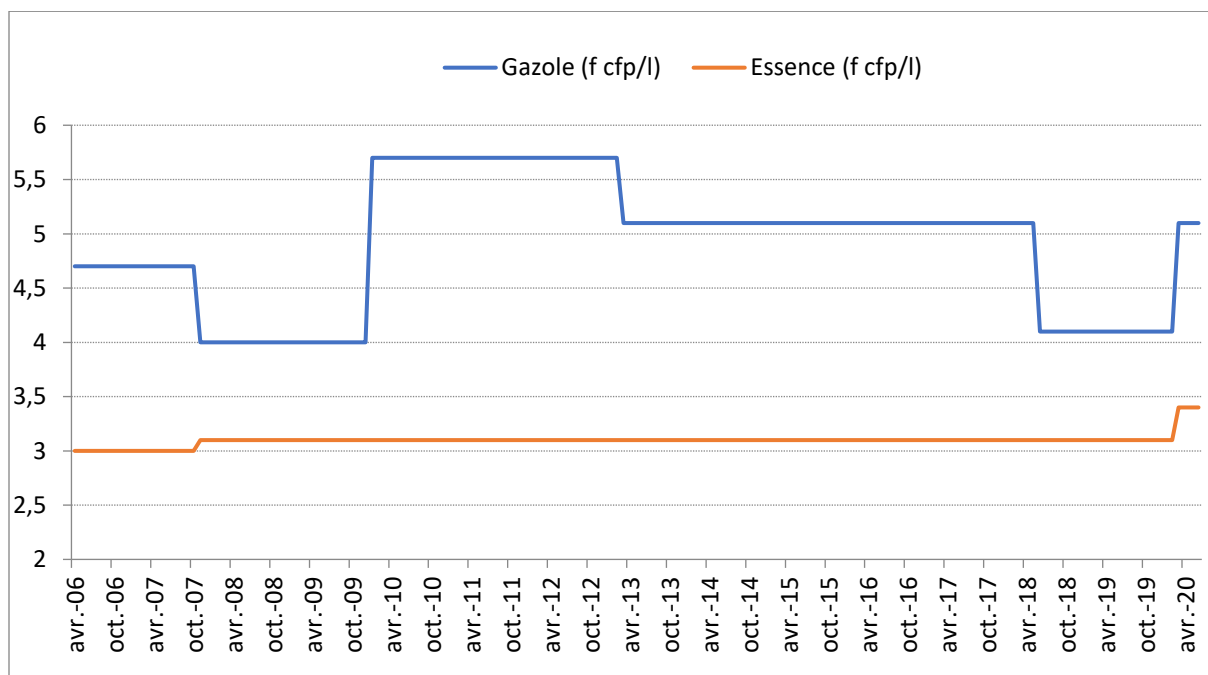
<sup>68</sup> Article 6 de la délibération n° 173-2006/APN du 29 mars 2006 précitée.

<sup>69</sup> Voir page 2 de la Note : Mécanisme de péréquation pour le transport de l'essence et du gazole (Annexe 02, cotes 3 à 8).

<sup>70</sup> Voir point 97 de l'avis 18-A-06 précité.

96. Ainsi, la société MIP a déclaré : « On communique à la DIMENC, tous les volumes vendus en stations et aux industriels de façon trimestrielle. Pour les soutes bateaux, ce n'est pas applicable et le kérosène. »<sup>71</sup>.
97. La société SSP a affirmé : « La péréquation actuelle n'est encadrée par aucun texte. Cela nous a conduit à déclarer des volumes que nos concurrents ne déclareraient pas. Par exemple, les soutes locales qui sont les bateaux à quai qui prennent du carburant pour leurs besoins ne sont pas déclarées par nos concurrents. On a donc payé 300 millions de CFP qu'on n'aurait pas dû. »<sup>72</sup>
98. Quant à la société Total Pacifique, elle a indiqué : « Le texte qui définit la péréquation de transport n'est pas à jour. Il parle de la péréquation du gazole uniquement. Il y a un besoin de mise à jour car dans les faits, la DIMENC nous demande de remonter des informations qui dépassent largement les informations prévues dans le texte. C'est une des questions posées à la DIMENC : la péréquation s'adresse au secteur régulé. Est-ce qu'il faut intégrer le secteur non régulé ? »<sup>73</sup>.
99. Par ailleurs, les variables de péréquation font l'objet d'un ajustement régulier de la part de la DIMENC. Sur la période 2006 - 2020, celle relative à l'essence s'établit en moyenne à 3,1 F. CFP / l et celle relative au gazole s'établit en moyenne à 4,9 F. CFP / l.

#### Évolution des variables de péréquation essence/gazole depuis 2006



Source : DIMENC<sup>74</sup>

100. Concernant la caisse de péréquation, sur la période 2006-2020, son solde cumulé n'a été en négatif que pour les années 2009 et 2010. Entre 2015 et 2018, le solde cumulé était supérieur à

<sup>71</sup> Voir page 6 du procès-verbal d'audition du représentant de la société MIP du 29 juin 2020 (Annexe 19, cotes 71 à 79).

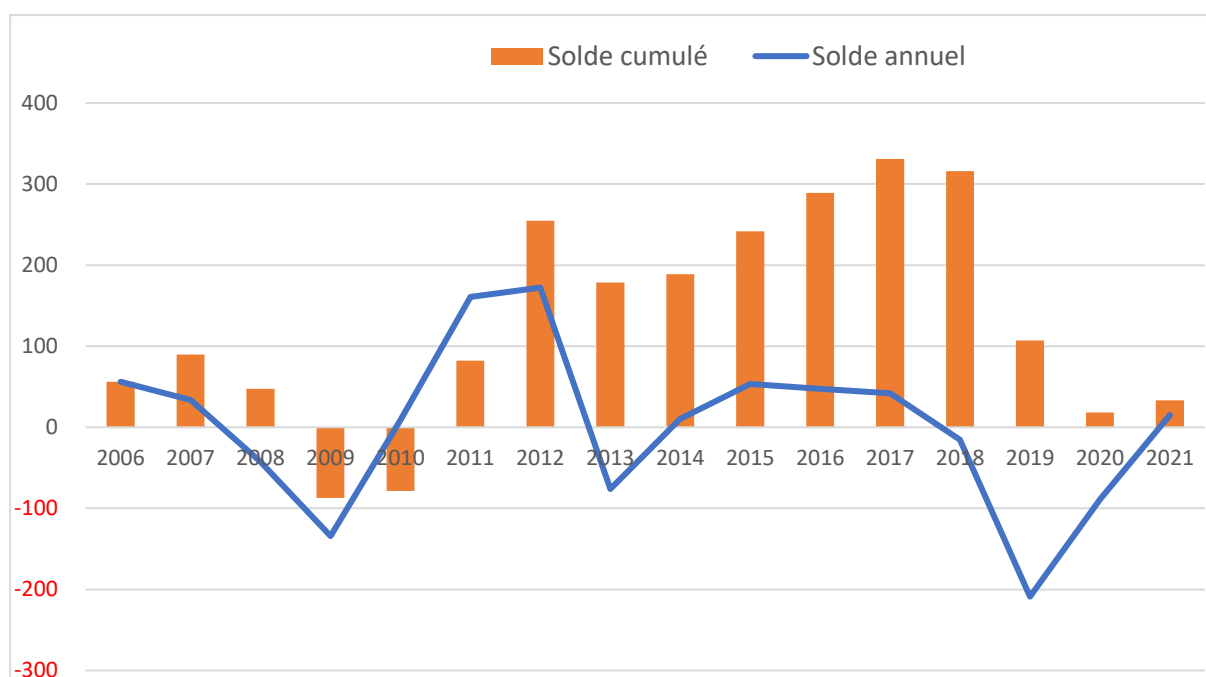
<sup>72</sup> Voir page 6 du procès-verbal d'audition du représentant de la SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).

<sup>73</sup> Voir page 6 du procès-verbal d'audition du représentant de la société Total Pacifique du 26 juin 2020 (Annexe 25, cotes 101 à 109).

<sup>74</sup> Voir Pièce jointe n°1 au procès-verbal d'audition du représentant de la DIMENC « DIMENC Datas » (Annexe 15, cotes 52-55).

200 millions de F. CFP ce qui a conduit à la diminution de la variable de péréquation du gazole en juin 2018 dans l'objectif de faire diminuer fortement le solde cumulé.

### Evolution du solde de la caisse de péréquation depuis 2006 (en millions de F. CFP)



Source : DIMENC (Estimations pour 2020 et 2021)

101. Enfin, à l'issue de son audition, la DIMENC a transmis au service d'instruction un extrait du compte administratif 2019 de la Nouvelle-Calédonie où il est indiqué que « les clients qui achètent leur carburant à moins de 180 km de Nouméa payent leur carburant plus cher que cela ne coûte réellement pour l'acheminer dans le but de permettre au client qui se trouve au-delà de 180 km de le payer moins cher que cela ne coûte réellement pour l'acheminer dans cette zone. »<sup>75</sup>

## B. La réforme proposée

### 1. Le projet de délibération et son projet d'arrêté associé

102. Selon la DIMENC, le projet de délibération sur lequel l'Autorité est saisie pour avis, « redéfinit le fonctionnement du fonds de péréquation de l'essence et du gazole (articles 1 et 2).

*Il est précisé le périmètre d'application de la péréquation. Ce périmètre inclut tous les volumes d'essence et de gazole vendus à l'exception des ventes aux navires opérant à l'exportation. Cela entérine un principe fort du système de péréquation actuel qui veut que tous les clients du territoire contribuent à la péréquation, même ceux qui ne sont pas soumis aux prix réglementés [...].*

*Le coût de transport pris en charge par le fonds sera estimé par la DIMENC [...] par l'application de formules paramétriques arrêtés par le gouvernement. Des formules spécifiques seront établies pour la Grande Terre et les îles. L'objectif est d'inciter les sociétés pétrolières*

<sup>75</sup> Voir Pièces jointes n° 2 au procès-verbal d'audition du représentant de la DIMENC - Extrait compte administratif 2019 (Annexe 16, cotes 56 et 57)

à négocier au plus bas les tarifs de transport (article 4). L'incitation à la négociation des coûts de transport sur les îles est la principale évolution proposée au dispositif actuel. [...].

Le coût de transport estimé pour chaque société pétrolière, sera ensuite comparé au montant de rémunération généré par la variable de péréquation sur le trimestre considéré. Pour chaque pétrolier, la différence entre le coût de transport retenu et le montant de rémunération généré par la variable de péréquation constituera selon les cas une recette ou une dépense de la caisse de péréquation (article 5) »<sup>76</sup> (soulignement ajouté).

103. Le projet de délibération vise donc à entériner le mode de fonctionnement du fonds de péréquation de l'essence et du gazole, tel qu'il est appliqué actuellement par la DIMENC.
104. Il reprend dans son article 2 la prise en compte dans la péréquation des volumes du marché régulé mais également du marché non régulé, à l'exception des ventes aux navires opérant à l'exportation.
105. En revanche, le projet de délibération ne précise pas les modes de calcul des coûts devant entrer dans la péréquation, son article 4 indiquant uniquement : « *les formules de calcul, qui tiennent compte notamment de la distance parcourue et des volumes livrés [...] sont fixées par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie* ».
106. Le projet d'arrêté joint au projet de délibération<sup>77</sup> précise dans ses articles 5 et 6, les formules paramétriques retenues pour le calcul du coût de distribution de l'essence et du gazole sur la Grande Terre. Ces formules entérinent celles actuellement utilisées par la DIMENC dans le cadre du mécanisme de péréquation.
107. Dans son article 7, il est précisé les méthodes de calcul retenues pour le coût de distribution sur les îles.
108. Ainsi, pour Belep, l'article 7 indique au 2<sup>o</sup>) que « *Pour chaque opérateur pétrolier, le coût d'acheminement retenu d'un produit pétrolier sur Belep est égal au montant total des factures du trimestre considéré.* »<sup>78</sup>.
109. Pour les autres îles, la méthodologie proposée par l'article 7 est plus complexe.
110. Tout d'abord, l'article 7 dans son 1<sup>o</sup>) indique que « *Pour chaque opérateur, le coût d'acheminement sur une île est le produit du coût moyen d'acheminement sur cette île par la quantité globale de produit acheminé sur cette île* »<sup>79</sup> et fixe une valeur maximale « X » du coût moyen effectif d'acheminement pour chaque île, à savoir 16 F. CFP / l pour l'Île des Pins, 18 F. CFP / l pour Maré, 18,5 F. CFP / l pour Lifou et 20 F. CFP / l pour Ouvéa.
111. Ensuite, l'article 7 indique que « *si le coût moyen effectif d'acheminement [pour un opérateur pétrolier] sur une île excède X F. CFP/litre, le coût moyen d'acheminement retenu [pour le calcul des variables de péréquation] sur cette île est fixé à X F. CFP/litre. Si le coût moyen effectif d'acheminement sur une île est inférieure ou égal à X F. CFP/litre, alors le coût moyen d'acheminement retenu sur cette île est égal au coût moyen effectif d'acheminement sur cette île plus un quart de la différence entre X F. CFP/litre et le coût moyen effectif.* » (Soulignement ajouté).
112. A titre d'exemple, si le coût moyen d'acheminement vers Ouvéa d'un opérateur est de 25 F. CFP / l, alors la valeur retenue pour la prise en compte de la péréquation sera de 20 F. CFP / l.

---

<sup>76</sup> Voir page 4 de la Note : Mécanisme de péréquation pour le transport de l'essence et du gazole (Annexe 02, cotes 3 à 8).

<sup>77</sup> Voir Pièce 02 - Projet Arrêté (Annexe 03, cotes 9 à 16).

<sup>78</sup> Voir page 4 de la Pièce 02 - Projet Arrêté (Annexe 03, cotes 9 à 16).

<sup>79</sup> Voir page 4 de la Pièce 02 - Projet Arrêté (Annexe 03, cotes 9 à 16).

113. Au contraire, si le coût moyen d'acheminement vers Ouvéa est de 16 F. CFP / l, alors la valeur retenue pour la prise en compte de la péréquation sera de  $16 + (20-16) / 4 = 17$  F. CFP / l.
114. Ainsi, pour les îles Loyauté et l'île des Pins, le projet d'arrêté instaure une limite haute au-dessus de laquelle les coûts unitaires sont plafonnés et instaure un mécanisme incitatif prévoyant que lorsque les coûts d'un opérateur pétrolier sont inférieurs à ce plafond, il récupère un surplus de rémunération égal au quart de la différence entre ses coûts réels et le plafond réglementaire fixé.
115. En revanche, à la lecture du projet d'arrêté annexé à la demande d'avis, aucune évolution n'est à relever pour Belep pour laquelle les coûts retenus restent les coûts réels.

## **2. Le positionnement des trois sociétés pétrolières**

116. Lors de son audition, la société MIP a indiqué qu'elle s'interrogeait sur la pertinence de prendre en compte les volumes du marché non régulé dans le mécanisme de péréquation. Elle a déclaré que *« Le fondement de la péréquation était d'assurer le même prix partout. Ça permettait de couvrir les coûts de transport. Le problème est que les volumes vendus à Nouméa sont plus importants que ceux vendus dans le nord.*

*Il y a eu une prise en compte des volumes de l'industrie. Le marché industriel c'est un marché qui n'est pas régulé donc il y a un paradoxe de les prendre en considération. On crée une distorsion dans un marché dérégulé. On facture les clients finaux sur la base du marché dérégulé.*

*On peut facturer le marché industriel sur le prix à la pompe, soit sur une base et on construit notre prix. Aujourd'hui si on a une péréquation sur l'industriel, cela conduit à facturer la péréquation à l'industriel. Cela permet aux industriels d'avoir les mêmes prix mais normalement on devrait pouvoir facturer nos industriels librement.*

*Le client dans le milieu industriel n'est pas au fait de la caisse de péréquation. »<sup>80</sup>.*

117. La position de la société MIP est partagée par la société Total Pacifique qui a ajouté, quant à elle, que le cadre réglementaire régissant le mécanisme de péréquation avait besoin d'une mise à jour et qu'il fallait s'interroger sur la pertinence d'intégrer les volumes du secteur non régulé<sup>81</sup>.
118. Enfin, la SSP accueille plutôt défavorablement le projet de délibération et surtout le projet d'arrêté qui lui est associé. Dans un courriel adressé au membre du gouvernement en charge de l'énergie, elle indique qu'*« aucune réunion n'a jamais été proposée sur le contenu de la réforme dont les conséquences se chiffrent par millions pour notre société/ Cela concerne, tout particulièrement, le coût de transport îles, comme par hasard, alors que nous assurons le transport de plus de 80 % des volumes des îles. »<sup>82</sup>*. Elle reconnaît toutefois que *« la délibération a au moins le mérite de poser le bon cadre. »<sup>83</sup>*.
119. Interrogée sur ce point en séance, la DIMENC a précisé que plusieurs réunions avaient été organisées avec les trois opérateurs pétroliers, même si la société SSP n'est pas venue à toutes ces réunions.

---

<sup>80</sup> Voir pages 6 et 7 du procès-verbal d'audition du représentant de la société MIP du 29 juin 2020 (Annexe 19, cotes 71 à 79).

<sup>81</sup> Voir page 6 du procès-verbal d'audition du représentant de la société Total Pacifique du 26 juin 2020 (Annexe 25, cotes 101 à 109).

<sup>82</sup> Voir page 9 du procès-verbal d'audition du représentant de la SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).

<sup>83</sup> Voir page 7 du procès-verbal d'audition du représentant de la SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).



### C. L'analyse concurrentielle

120. Le projet de délibération, objet de la présente demande d'avis, vient principalement donner un cadre juridique à un mécanisme de péréquation qui était déjà appliqué dans les faits. A ce titre, il n'aura pas pour conséquence de perturber ou modifier les équilibres concurrentiels préexistants dans le secteur mais il soulève néanmoins plusieurs problématiques d'ordre concurrentiel.

#### **1. Sur la prise en compte des volumes du marché non régulé dans le mécanisme de la péréquation des coûts de transport**

121. Comme indiqué *supra*, les variables de péréquation pour le transport de l'essence et du gazole ont été introduites dans la délibération n° 173 du 29 mars 2006 relative à la structure des prix de l'activité de vente « en réseau », c'est-à-dire qu'elles s'appliquent théoriquement uniquement au marché de détail à destination des consommateurs pour lequel le prix est régulé.

122. Or, dès 2006, les volumes du marché non régulé (vente aux industriels) ont été inclus dans le mécanisme de péréquation (voir *supra*), c'est-à-dire que la DIMENC calculait les coûts du transport de l'essence et du gazole pour le marché régulé et non régulé, puis ajustait les variables de péréquation prises en compte dans la structure des prix sur le marché régulé pour qu'en les multipliant par les volumes vendus sur les marchés régulé et non régulé, les coûts de transport soient couverts sur ces deux marchés.

123. Dans la note annexée à la demande d'avis, la DIMENC indique d'ailleurs qu'« *il peut sembler quelque peu contradictoire d'inclure dans le calcul de cette péréquation les volumes d'essence et de gazole vendus en gros pour lesquels les prix ne sont pas réglementés. [...] Ce choix [d'inclure les volumes du marché non régulé] renvoie donc à une orientation de nature politique avec comme objectif visé le rééquilibrage entre industriels du nord et des îles et ceux du sud* »<sup>84</sup>

124. D'un point de vue concurrentiel, l'Autorité constate que l'inclusion des volumes du marché non régulé dans le calcul des variables de péréquation en vigueur sur le marché régulé s'inscrit dans un objectif de rééquilibrage au bénéfice des industriels du Nord et des îles au détriment de l'ensemble des consommateurs calédoniens.

#### *a) L'impact sur le fonctionnement de la concurrence sur le marché non régulé*

125. La prise en compte des volumes non régulés dans le calcul des variables de péréquation a un impact sur le fonctionnement de la concurrence sur le marché non régulé en obligeant les sociétés pétrolières à internaliser la variable de péréquation dans leurs coûts de transport à destination du marché non régulé.

126. En effet, comme évoqué *supra*, la DIMENC prend en compte les volumes du marché non régulé dans les calculs de la péréquation, pour calculer les coûts de transport, mais également pour estimer les revenus des pétroliers perçus au titre de la péréquation, ces derniers étant égaux à la variable de péréquation multipliée par les volumes vendus.

127. Dans les faits, cela est de nature à inciter les sociétés pétrolières à facturer le coût du transport au niveau de la variable péréquation pour leurs clients industriels, y compris ceux installés en Province Sud alors que le coût de transport réel est beaucoup plus faible.

---

<sup>84</sup> Voir page 4 de la Note : Mécanisme de péréquation pour le transport de l'essence et du gazole (Annexe 02, cotes 3 à 8).

128. En effet, si une société pétrolière décide de facturer un client industriel en dessous de la variable de péréquation (pour refléter les coûts de transport réels constatés dans le grand Nouméa par exemple), alors cela lui occasionne une « perte de revenu », la société pétrolière devant combler la différence vis-à-vis de la caisse de péréquation.
129. Au cours de la séance, les représentants de la DIMENC ont confirmé ce point tout en soulignant que les trois opérateurs pétroliers se trouvent placés devant la même situation de sorte qu'il n'y aurait pas de distorsion de concurrence entre eux. Ils ont également précisé que les trois opérateurs pétroliers n'hésitent pas à réduire leurs marges en facturant sous le plafond de la variable de péréquation pour gagner les marchés lancés par les gros industriels situés dans le grand Nouméa de sorte que le marché est concurrentiel. Ils ont enfin insisté sur l'objectif de rééquilibrage poursuivi au bénéfice des industriels du Nord et des îles pour justifier l'inclusion des volumes du marché non régulé dans le calcul des variables de péréquation sur le marché régulé de la vente en réseau.

*b) L'impact sur les consommateurs calédoniens : le renchérissement du prix de vente au détail de gazole de 1,7 F. CFP / litre*

130. Comme indiqué *supra*, 98 % des volumes d'essence vendus en Nouvelle-Calédonie le sont sur le marché régulé de la vente en réseau (contre seulement 57 % pour le gazole). Il en résulte que l'impact de la prise en compte des volumes d'essence destinés au marché non régulé a un impact très faible sur le calcul de la variable de péréquation de l'essence, actuellement fixée à 3,4 F. CFP/l.
131. Par conséquent, si la variable de péréquation du gazole était calculée en ne prenant en compte que les seuls volumes de gazole destinés à la vente au détail sur le marché régulé, on peut raisonnablement penser que les variables de péréquation pour l'essence et le gazole seraient alors égales. Cette hypothèse paraît cohérente dans la mesure où au cours de l'instruction il n'est pas ressorti que le coût marginal du transport du gazole serait plus cher que celui de l'essence. Il se pourrait même que ce soit le contraire, l'essence étant un produit plus dangereux à transporter que le gazole.
132. Or, aujourd'hui, la variable de péréquation prise en compte dans la formation du prix de vente maximum du gazole au consommateur sur le marché régulé s'établit à 5,1 F. CFP / l soit 50 % au-dessus de celle appliquée à l'essence fixée à 3,4 F. CFP / l, en raison de la prise en compte des volumes de gazole vendus sur le marché non régulé.
133. Par conséquent, **l'Autorité estime que l'inclusion des volumes de gazole vendus sur le marché non régulé dans le calcul de la variable de péréquation du gazole sur le marché régulé revient à renchérir le montant de cette variable de 5,1 – 3,4 = 1,7 F. CFP / l.** Multiplié par les volumes de gazole vendu sur le marché régulé en 2019 (126 millions de litres), cette formule a conduit **les consommateurs de gazole en Nouvelle-Calédonie à subir un surcoût d'un montant total de 214<sup>85</sup> millions de F. CFP<sup>86</sup> en 2019.**
134. **Le mode de calcul de la variable de péréquation du gazole conduit ainsi l'ensemble des consommateurs calédoniens à subventionner une partie du coût de transport du gazole destiné aux industriels situés à plus de 180 km de Nouméa, c'est-à-dire ceux installés en Province Nord et dans les îles Loyauté et à l'île des Pins.**

---

<sup>85</sup> 126 \* (5,1 – 3,4) = 214.

<sup>86</sup> Par rapport à une situation où seuls les volumes du marché régulé seraient pris en compte pour le calcul de la variable de péréquation.

135. L'Autorité considère que si le mode de calcul des variables de péréquation pourrait répondre à objectif légitime de rééquilibrage entre les industriels sur le marché non régulé d'une part, et entre les consommateurs sur le marché régulé, d'autre part, **la formule actuellement proposée par le gouvernement ne semble pas justifiée sur le plan concurrentiel, dès lors que les marchés régulés et non régulés sont deux marchés distincts.**
136. L'Autorité recommande donc au gouvernement de modifier l'article 2 du projet de délibération pour que les variables de péréquation sur le marché régulé n'incluent plus les volumes liés au marché non régulé.

**Recommandation n° 1** : Modifier l'article 2 du projet de délibération pour que les variables de péréquation sur le marché régulé n'incluent plus les volumes liés au marché non régulé. Cette recommandation devrait conduire à abaisser le prix de vente maximum au détail de gazole de 1,7 F. CFP/litre sur l'ensemble du territoire tout en s'assurant que chaque consommateur paie le même coût du transport au titre du rééquilibrage.

137. De plus, si le gouvernement souhaite également mettre en place un dispositif de péréquation des coûts de transport des carburants en poursuivant un objectif de rééquilibrage au bénéfice des industriels du Nord et des îles par rapport à ceux du Sud, il pourrait **définir des variables de péréquation du transport de l'essence et du gazole spécifiques sur le marché de la vente aux industriels** qui seraient calculées en fonction des volumes effectivement vendus sur ce marché.

**Recommandation n° 2** : Si le gouvernement poursuit un objectif de rééquilibrage sur le marché de la vente de carburants aux industriels, il pourrait introduire un dispositif de péréquation spécifique en définissant des variables de péréquation du transport de l'essence et du gazole en fonction des volumes effectivement vendus sur ce marché pertinent, afin que tous les industriels paient le même coût de transport.

## ***2. Sur le principe du recours à des coûts modélisés dans le cadre de la péréquation tarifaire***

138. **Dans le cadre d'un mécanisme de péréquation, l'utilisation de coûts modélisés à la place des coûts réels a toujours un effet incitatif à la réduction des coûts, sous réserve que les opérateurs du secteur adhèrent au principe de la modélisation.**
139. En effet, un opérateur a toujours intérêt à réduire ses coûts car lorsque ces derniers sont inférieurs à ceux modélisés, il perçoit alors un surplus de rémunération qui dépend de la différence entre ses coûts réels et les coûts modélisés.
140. Dans le cadre du présent projet de délibération soumis à l'avis de l'Autorité et du projet d'arrêté qui lui est associé, la référence à des coûts modélisés pour l'établissement des coûts d'acheminement des carburants sur l'ensemble de la Nouvelle-Calédonie (hors Belep et Tiga) incitera les sociétés pétrolières à une bonne maîtrise de leurs coûts de transports.
141. **L'Autorité note toutefois une différence dans les incitations à réduire les coûts de transport entre l'acheminement sur la Grande Terre et l'acheminement vers les îles (hors Belep et Tiga).**
142. En effet, sur la Grande-Terre, la DIMENC utilise des formules paramétriques qui prennent en compte les distances parcourues et les volumes livrés pour aboutir à une estimation des coûts de transports pour les sociétés pétrolières. Ensuite, lorsque les coûts d'une société pétrolière sont inférieurs aux coûts modélisés, cette dernière récupère un surplus de rémunération égal à la différence entre ses coûts réels et les coûts estimés par la DIMENC.

143. Vers les îles Loyautés et l'Île des Pins, lorsque les coûts réels de la société pétrolière sont inférieurs au plafond défini à l'article 7 (voir *supra*), la société pétrolière ne perçoit qu'un quart de la différence entre ce plafond et ses coûts réels en termes de surplus de rémunération.
144. Par conséquent, **il est plus intéressant pour les sociétés pétrolières de réduire en priorité les coûts de transport relatifs à l'acheminement sur la Grande-Terre plutôt que ceux à destination des îles.**
145. Cet effet est paradoxal alors que la DIMENC indiquait à propos du projet de délibération en cause que « *L'incitation à la négociation des coûts de transport sur les îles est la principale évolution proposée au dispositif actuel.* »<sup>87</sup>.
146. **L'Autorité considère que si l'objectif du dispositif est d'inciter les sociétés pétrolières à maîtriser leurs coûts de transports vers les îles, il serait plus incitatif d'utiliser des coûts modélisés et d'abandonner toute référence aux coûts réels des sociétés pétrolières.**
147. **Elle recommande donc au gouvernement de modifier l'article 7 du projet d'arrêté pour abandonner la référence aux coûts réels des opérateurs et de privilégier comme références des coûts modélisés sur le même principe que ceux mis en place aux articles 5 et 6.**

**Recommandation n° 3** : A l'article 7 du projet d'arrêté, abandonner la référence aux coûts réels des opérateurs et utiliser comme références des coûts modélisés sur le même principe que ceux mis en place aux articles 5 et 6.

148. De plus, l'Autorité constate que la réglementation actuelle relative au transport de matières dangereuses « *est incomplète* »<sup>88</sup> (voir *supra*) et que les normes imposées actuellement aux prestataires de transport sont celles définies par les compagnies pétrolières.
149. En l'absence d'un standard de référence calédonien, il existe un risque qu'une ou plusieurs sociétés pétrolières décident de réduire leurs exigences internes en matière de sécurité dans l'objectif d'obtenir un avantage compétitif vis-à-vis des sociétés concurrentes.
150. Bien que ce risque soit faible, en raison de l'impact négatif que pourrait avoir tout incident lié à une défaillance de sécurité sur l'image de la société pétrolière concernée, l'Autorité considère qu'il serait plus prudent d'instaurer un référentiel de normes calédoniennes en matière de transport de matières dangereuses qui permette également de s'assurer d'une saine concurrence entre les trois opérateurs pétroliers sur la composante « sécurité » du prix du transport des carburants.
151. Au cours de la séance, les représentants de la DIMENC ont indiqué qu'un travail en ce sens était en cours, à l'initiative de la Direction des infrastructures, de la topographie et des transports terrestres (DITTT) et de la Direction des affaires juridiques (DAJ).

**Recommandation n° 4** : Actualiser et compléter dans les meilleurs délais la réglementation relative au transport de matières dangereuses en Nouvelle-Calédonie afin d'instaurer un référentiel de normes obligatoires qui permette de s'assurer d'une saine concurrence entre les trois opérateurs pétroliers sur la composante « sécurité » du prix du transport des carburants.

### **3. Sur les valeurs retenues dans le projet d'arrêté**

152. L'Autorité a voulu examiner les valeurs des paramètres présents dans le projet d'arrêté. Toutefois, interrogés à ce sujet, les représentants de la DIMENC ont déclaré lors de leur

<sup>87</sup> Voir page 4 de la Note : Mécanisme de péréquation pour le transport de l'essence et du gazole (Annexe 02, cotes 3 à 8).

<sup>88</sup> <https://gouv.nc/actualites/13-11-2019/mieux-encadrer-le-transport-de-matieres-dangereuses>.

audition que « sur les paramètres mêmes, une discussion aura lieu avec les pétroliers. Ces chiffres ne sont pas définitifs. Les variables sont calculées sur la base de coûts réels supportés à l'instant du calcul. On prend en compte des paramètres liés aux contrats avec les transports routiers (coût du camion, fréquence de transport des produits). »<sup>89</sup>.

153. La bonne détermination des valeurs paramètres relatives au calcul du mécanisme de péréquation est une condition nécessaire pour que les opérateurs du secteur adhèrent au mécanisme.
154. En effet, si les coûts modélisés sont trop en bas par rapport aux coûts réels, il y a un risque que les sociétés pétrolières mettent en œuvre une stratégie de sélection de leurs clients et arrêtent de desservir les points reculés et/ou contraignants du territoire calédonien pour préserver leurs marges.
155. Dans le cas présent, les trois sociétés pétrolières ont toutes les trois fait part de leurs interrogations concernant les valeurs des différents paramètres retenus.<sup>90</sup>
156. La SSP, qui réalise plus de 80 % du transport de carburants vers les îles, a même déclaré que la « SSP ne continuera plus de prendre en charge le transport de carburant vers les îles si le texte [le projet de délibération et le projet d'arrêté associé] passe en l'état. On va arrêter l'hémorragie. »<sup>91</sup>.
157. En outre, l'instruction a fait ressortir le fait que sur les îles, une part très importante<sup>92</sup> du gazole distribué est destinée à la production d'électricité par centrale thermique.
158. Or, dans le cadre du développement des énergies renouvelables en Nouvelle-Calédonie, la DIMENC a déclaré que « l'objectif du STENC<sup>93</sup> est d'atteindre l'autonomie électrique en 2030, il est probable que le taux atteigne 80% en 2023. »<sup>94</sup>
159. Dès lors, les volumes de gazole livrés sur les îles devraient être amenés à diminuer fortement dans les années à venir. Ainsi, selon les projections de la DIMENC, les volumes de gazole pourraient diminuer de 50 % d'ici 2025.
160. Dans la mesure où le transport maritime est caractérisé par d'importants effets d'économies d'échelle, il existe un risque que la baisse des volumes de gazole transportés vers les îles renchérisse fortement le coût unitaire au litre du transport de produits pétroliers et que ce dernier dépasse les plafonds prévus actuellement dans le projet d'arrêté. Néanmoins, cette hypothèse ne se vérifiera qu'en fonction du maintien ou non du nombre de rotations actuellement prévues.
161. Au vu des délais contraints dans lesquels l'instruction du présent avis a eu lieu, l'Autorité n'a pas été en mesure de produire une estimation de l'augmentation attendue ou de la probabilité que cette augmentation des coûts unitaires ait vraiment lieu.
162. Néanmoins, si un renchérissement important des coûts de transport de carburants vers les îles devait se produire, il n'est pas impossible que les sociétés pétrolières cessent

---

<sup>89</sup> Voir page 6 du procès-verbal d'audition du représentant de la DIMENC du 24 juin 2020 (Annexe 14, cotes 42 à 51).

<sup>90</sup> Voir notamment pages 9 et 10 du procès-verbal d'audition du représentant de la SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68), Pièces jointes n°2 au PV Mobil - Réforme péréquation transport (Annexe 23, cotes 93 à 97) et Pièces jointes n°1 au PV Total Pacifique - Réforme péréquation (Annexe 27, cotes 119 à 121).

<sup>91</sup> Voir pages 10 du procès-verbal d'audition du représentant de la SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).

<sup>92</sup> 44 % pour Lifou, 58 % pour Maré, 60 % pour Ouvéa et 68 % pour l'Île des Pins – Source DIMENC : PJ n°01 - DATA AC V2-DIMENC (Annexe 29, cotes 124 à 126).

<sup>93</sup> Schéma pour la transition énergétique de la Nouvelle-Calédonie.

<sup>94</sup> Voir Réponse de la DIMENC à une demande d'information du SI (Annexe 28, cotes 122 à 123).

l'approvisionnement des îles en hydrocarbures comme la SSP l'a souligné au cours de son audition.

163. L'Autorité recommande donc au gouvernement de prêter une attention particulière à l'évolution des coûts d'acheminement des carburants vers les îles au regard du développement effectif du photovoltaïque dans les îles pour ajuster régulièrement la valeur des paramètres retenus par le projet d'arrêté.

**Recommandation n° 5 :** Réviser régulièrement les valeurs des paramètres retenus dans le calcul du coût de transport vers les îles au regard du développement effectif du photovoltaïque et de l'évolution de la consommation de carburants dans les îles.

164. Enfin, l'Autorité se félicite du fait que le gouvernement ait lancé une consultation auprès des trois compagnies pétrolières, début 2020, pour envisager « *des pistes de réformes sur la structure des prix et notamment de libéralisation des prix* », ce qui fait écho à sa recommandation n° 4 formulée dans son avis n° 2018-A-06 précité.
165. En effet, le principe même de la fixation d'un prix maximum de vente en gros et au détail sur le marché de la vente de carburants « en réseau » (c'est-à-dire en stations-services) en Nouvelle-Calédonie, où opèrent trois opérateurs privés concurrents, mérite d'être questionné. En effet, comme l'a déjà souligné l'Autorité dans son avis n° 2018-A-06, cette réglementation des prix conduit à annihiler toute forme de concurrence puisque toutes les stations-services ont intérêt à vendre les carburants au prix maximum au détriment des consommateurs (« effet taquet »).
166. **Le présent avis est l'occasion pour l'Autorité de souligner que la libéralisation des prix sur l'activité de vente en réseau est compatible avec un système de péréquation des coûts de transport sur l'ensemble du territoire. Conjuguer ces deux options permettrait au gouvernement de ne pas pénaliser les consommateurs du Nord et des îles par rapport à ceux installés au plus près des dépôts de stockage des pétroliers tout en favorisant la concurrence au bénéfice des consommateurs.**
167. En effet, la concurrence entre les pétroliers et entre les stations-services interviendrait sur les autres éléments structurant le prix de vente en réseau des carburants, et en particulier sur le poste « *prix CAF* », le poste « *produit d'activité grossiste* » qui constitue le revenu des sociétés pétrolières pour l'approvisionnement des détaillants et le poste « *produit d'activité détaillant* » qui vise à rémunérer les propriétaires et les gérants de stations-services, pour les raisons déjà exposées dans son avis n° 2018-A-06 précité.
168. En tout état de cause, comme l'Autorité l'a déjà souligné à cette occasion, une telle réforme pourrait s'accompagner, dans un premier temps, de la mise en place d'un système de liberté surveillée sur l'ensemble du territoire, et si nécessaire, de l'application d'un prix maximum dans les seules zones géographiques où la distribution de carburant n'est assurée que par une seule station-service en situation de monopole (comme à Ouvéa, Maré ou l'île des Pins par exemple).

**Recommandation n° 6 :** Engager une réforme visant à libéraliser les prix de vente de carburants au sein de l'activité de vente en réseau tout en maintenant un système de péréquation des coûts de transport au titre du rééquilibrage territorial.

169. Enfin, l'Autorité réitère sa recommandation visant à abroger le système du *numerus clausus* concernant l'ouverture de nouvelles stations-services dans le grand Nouméa dans les meilleurs délais car ce dispositif constitue une barrière à l'entrée injustifiée sur le marché de la distribution au détail de carburants.
170. La suppression de ce dispositif paraît d'autant plus nécessaire que la SSP a ouvert une station Shell dans le quartier d'Apogoti le 3 juin 2020 sans qu'aucune station du même groupe ne ferme à côté. Interrogée à ce sujet, la SSP a déclaré que « *le système du numerus clausus est illégal* ».

*J'ai fait un courrier à la Province Sud pour qu'elle retire le texte. Mais celle-ci a répondu que cela ne relevait pas de ses compétences. C'est le gouvernement qui serait compétent. J'ai donc ouvert ma station malgré les textes. J'attends toujours que quelqu'un fasse quelque chose. »<sup>95</sup>.*

171. L'Autorité ne peut que constater que cette situation est susceptible de créer, en tant que telle, une nouvelle distorsion de concurrence entre les opérateurs respectant la réglementation en vigueur et ceux qui ne la respectent pas.
172. Dès lors que la question de l'autorité compétente pour abroger cette réglementation ayant des effets anticoncurrentiels a été réglée et qu'il est désormais acté que le gouvernement est seul compétent, **l'Autorité recommande au gouvernement d'abroger lui-même le système du *numerus clausus* dans les meilleurs délais.**

<b>Recommandation n° 7 :</b> Abroger le système du <i>numerus clausus</i> concernant l'ouverture de nouvelles stations-services dans le grand Nouméa dans les meilleurs délais.
---

## Conclusion et recommandations

173. L'Autorité considère que les modifications de la délibération n° 173 du 29 mars 2006 relative à la structure des prix de l'essence et du gazole proposées par le gouvernement sont positives en ce qu'elles fixent désormais un cadre réglementaire pour la détermination du mode de calcul des variables de péréquation prises en compte dans la formation du prix de vente maximum au détail de l'essence et du gazole et qu'elles visent à inciter les opérateurs pétroliers à abaisser les coûts du transport du carburant sur la Grande Terre et, dans une moindre mesure, vers les îles, tout en garantissant une péréquation de ces coûts sur l'ensemble du territoire.
174. Néanmoins, ce projet de délibération, comme le projet d'arrêté qui l'accompagne, pourraient être améliorés de façon substantielle pour favoriser le fonctionnement de la concurrence sur les marchés concernés au bénéfice des consommateurs.
175. L'Autorité formule donc les sept recommandations suivantes :

**Recommandation n° 1 :** Modifier l'article 2 du projet de délibération pour que les variables de péréquation sur le marché régulé n'incluent plus les volumes liés au marché non régulé. Cette recommandation devrait conduire à abaisser le prix de vente maximum au détail de gazole de 1,7 F. CFP/litre sur l'ensemble du territoire tout en s'assurant que chaque consommateur paie le même coût du transport au titre du rééquilibrage.

**Recommandation n° 2 :** Si le gouvernement poursuit un objectif de rééquilibrage sur le marché de la vente de carburants aux industriels, il pourrait introduire un dispositif de péréquation spécifique en définissant des variables de péréquation du transport de l'essence et du gazole en fonction des volumes effectivement vendus sur ce marché pertinent, afin que tous les industriels paient le même coût de transport.

**Recommandation n° 3 :** A l'article 7 du projet d'arrêté, abandonner la référence aux coûts réels des opérateurs et utiliser comme références des coûts modélisés sur le même principe que ceux mis en place aux articles 5 et 6.

**Recommandation n° 4 :** Actualiser et compléter dans les meilleurs délais la réglementation relative au transport de matières dangereuses en Nouvelle-Calédonie afin d'instaurer un

---

<sup>95</sup> Voir pages 2 et 3 du procès-verbal d'audition du représentant de la SSP du 25 juin 2020 (Annexe 17, cotes 58 à 68).



référentiel de normes obligatoires qui permette de s'assurer d'une saine concurrence entre les trois opérateurs pétroliers sur la composante « sécurité » du prix du transport des carburants.

**Recommandation n° 5** : Réviser régulièrement les valeurs des paramètres retenus dans le calcul du coût de transport vers les îles au regard du développement effectif du photovoltaïque et de l'évolution de la consommation de carburants dans les îles.


**Recommandation n° 6** : Engager une réforme visant à libéraliser les prix de vente de carburants au sein de l'activité de vente en réseau tout en maintenant un système de péréquation des coûts de transport au titre du rééquilibrage territorial. Une telle réforme pourrait s'accompagner, dans un premier temps, de la mise en place d'un système de liberté surveillée sur l'ensemble du territoire, et si nécessaire, de l'application d'un prix maximum dans les seules zones géographiques où la distribution de carburant n'est assurée que par une seule station-service en situation de monopole (comme à Ouvéa, Maré ou l'île des Pins par exemple).

**Recommandation n° 7** : Abroger le système du *numerus clausus* concernant l'ouverture de nouvelles stations-services dans le grand Nouméa dans les meilleurs délais.

\*\*\*

Délibéré sur le rapport oral de Mme Anne-Laure Vendrolini-Bonnabel, rapporteure générale adjointe et de M. Yann Guthmann, rapporteur, par Mme Aurélie Zoude-Le Berre, présidente, M. Jean-Michel Stoltz, vice-président et MM. Robin Simpson et Matthieu Buchberger, membres.

La secrétaire de séance,



Flavienne Haluatr

La Présidente,



Aurélie Zoude-Le Berre