



Vendredi 30 octobre 2020

Covid-19 : Les stations-service, des petits commerces confrontés à une grave inégalité de traitement face à la grande distribution

Suite à la publication du décret du n° 2020-1310 du 29 octobre 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19, des mesures participent à l'aggravation de la distorsion de concurrence entre la grande distribution et les petits commerces. Les stations-service indépendantes en sont une parfaite illustration : alors que la vente d'alcool et le lavage permettent d'assurer une marge suffisante aux stations-service indépendantes, particulièrement en zone rurale, pour survivre, le décret permet à la grande distribution d'assurer ces activités, au contraire des stations-service.

L'interdiction de vente d'alcool par les stations-service, alors qu'elle est permise par la grande distribution, est incompréhensible et vient distordre la concurrence. Restreindre ou fermer l'activité des petits commerces peut devenir extrêmement contreproductif, et les stations-service n'échappent pas à cette règle : la structure de rémunération des distributeurs de carburant s'appuie à l'heure actuelle majoritairement sur les ventes additionnelles. Ainsi, jusqu'à 40% à 50% de la marge, hors carburant, des stations-service peut être réalisée par les ventes d'alcool. Rappelons ainsi que sur la vente de produits pétroliers, le propriétaire d'une station-service perçoit à peine une rémunération à hauteur de 0,01 euro net par litre de carburant vendu (*source : étude DGFIP*).

Parmi les activités qui permettent également d'assurer la survie de ces petits commerces, l'activité de lavage, qui peut assurer jusqu'à 20% à 30% de la marge, hors carburant. Or, à l'image de la situation lors du premier confinement au printemps dernier, l'activité de station de lavage n'est pas nommément citée parmi les activités autorisées à ouvrir. Rappelons que cette activité ne représente aucun risque sanitaire, puisqu'elle est 100% automatique et sans interaction physique. Il est indispensable de clarifier cette autorisation d'exercer.

Dès le premier confinement, et encore aujourd'hui pour faire face à la seconde vague de COVID, les stations-service assurent un rôle majeur de service public en effectuant, malgré la baisse d'affluence et les pertes engendrées, le ravitaillement en carburant pour l'ensemble de la population et le maintien de la chaîne logistique et d'une mobilité pour tous.

Depuis de nombreuses années, il s'agit d'un secteur économique mis à mal et dont la survie tient à la diversification de ses activités. Privilégier l'activité de la grande distribution reviendrait à condamner ces commerces de proximité indispensables à la population et particulièrement en zone rurale (environ 2900 stations rurales, soit 26% des stations françaises totales). Avec l'interdiction de vente d'alcool et de lavage, la situation économique des stations ne fera que s'aggraver. Les clients préféreront reporter leurs achats en grandes surfaces ainsi que leur

RETROUVEZ TOUS NOS COMMUNIQUÉS ET DOSSIERS DE PRESSE SUR WWW.CNPA.FR, RUBRIQUE « PRESSE »

plein de carburant. Les aides consenties ne suffiront pas à sauver les stations-service, d'autant que le calcul des aides s'effectue sur la base d'une baisse de chiffre d'affaire, qui reste conséquent pour les distributeurs de carburants, eu égard à la part de TICPE qui reste majoritaire dans le chiffre d'affaire, mais qui ne constitue en rien la marge restante pour l'exploitant.

Dans ce contexte, le CNPA appelle les pouvoirs publics à la plus grande vigilance pour ne pas mettre davantage à mal ces petits commerces déjà durement impactés depuis de nombreux mois par la première vague de Covid, les grèves et le mouvement des Gilets jaunes.

> À propos du CNPA

Le Conseil National des Professions de l'Automobile représente la 5ème branche économique de France avec 142 000 entreprises de proximité et 500 000 emplois non délocalisables. Le CNPA défend l'intérêt général des services de l'automobile en animant une dynamique de filière et en développant une approche prospective sur des thèmes communs à tous les métiers de la mobilité tels que l'activité économique, l'emploi, les nouvelles technologies, le développement durable ou encore l'économie circulaire.