



## Études thématiques

N 703/Avril 2022

# LES STATIONS-SERVICE FONT-ELLES ENCORE LE PLEIN ?

## ANALYSE DU MODÈLE ÉCONOMIQUE RÉUNIONNAIS ET PERSPECTIVES À 2035

Le réseau réunionnais de distribution des carburants se différencie de celui de la France métropolitaine par la fixation par les pouvoirs publics d'un prix maximum, une densité de stations-service plus élevée et un modèle privilégiant l'emploi. Les stations-service de l'île emploient ainsi 10 salariés en moyenne par station, contre un peu moins de 6 en métropole.

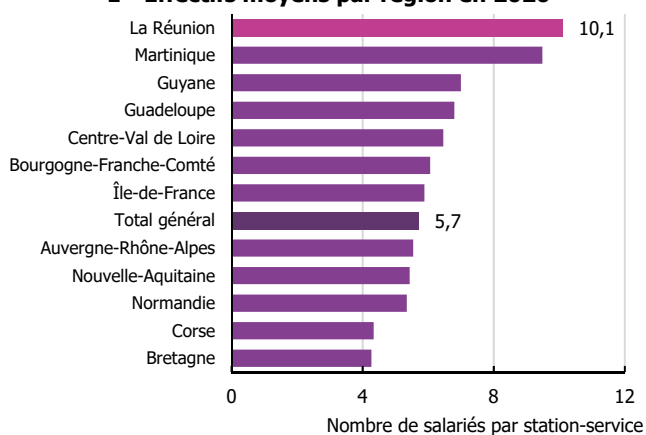
Ce modèle de distribution, plus favorable à l'emploi, est rendu possible grâce à une marge commerciale relativement plus élevée : la moitié des stations-service enregistre un taux de marge commerciale supérieur à 12,6 % à La Réunion contre 9,4 % en métropole en 2019. Une station-service réunionnaise génère néanmoins un excédent d'exploitation relativement proche de celui observé dans des stations traditionnelles en métropole. Des disparités apparaissent toutefois selon l'importance de la boutique. Une activité additionnelle (ventes de cigarettes, de boissons, etc.) permet de dégager une marge commerciale supplémentaire et, ainsi, une meilleure rentabilité pour les stations avec une forte activité Boutique (taux d'EBE supérieur de 2 points). Enfin, l'on constate des logiques d'exploitation différentes entre locataire-gérant et propriétaire.

La transformation de la mobilité des Réunionnais (développement de l'offre de transports publics illustrée par la récente ouverture de la première ligne téléphérique de Saint-Denis, essor de la mobilité électrique) et la perspective d'une interdiction de la vente de véhicules à moteur thermique à l'horizon de 2035 devraient bouleverser le modèle économique des stations-service. D'ici 2035, les projections de l'IEDOM indiquent une baisse de 10 % à 33 % des ventes de carburants par rapport à 2019, selon la pénétration des véhicules électriques dans le parc de La Réunion (de 20 % à 40 % de véhicules électriques). Le maillage territorial en stations-service de l'île va donc évoluer au cours des prochaines années. Certaines stations, en particulier de petite taille ou à faible zone de chalandise, devront vraisemblablement se réinventer en « centre de services ».

## Un modèle spécifique des stations-service à La Réunion

### Un réseau de distribution plus dense et favorable à l'emploi

1 - Effectifs moyens par région en 2020



Champ: stations-service ayant des salariés  
Sources : Acoss, déclarations Urssaf

Les stations-service font partie du paysage urbain de La Réunion, avec l'un des réseaux les plus denses de France. L'île compte 159 stations-service en 2021, soit un peu plus de 6 stations pour 100 km<sup>2</sup> contre un peu moins de 2 pour 100 km<sup>2</sup> en France entière. Le département possède une densité plus élevée qu'en Guadeloupe (6 stations pour 100 km<sup>2</sup>), mais inférieure à celles de la Martinique (8 pour 100 km<sup>2</sup>) et de l'Île-de-France (9 pour 100 km<sup>2</sup>).

En 2020, quelque 1 300 salariés travaillent dans les stations-service de La Réunion, soit 6,4 % des salariés du secteur du commerce de détail. Ces stations-service comptent 10 salariés en moyenne par station, contre un peu moins de 6 salariés en moyenne en France entière (graphique 1). Les stations-service de Guyane et de Guadeloupe emploient environ 7 salariés en 2020, alors que celles de la Martinique affichent un effectif moyen de 9,5 salariés par station.

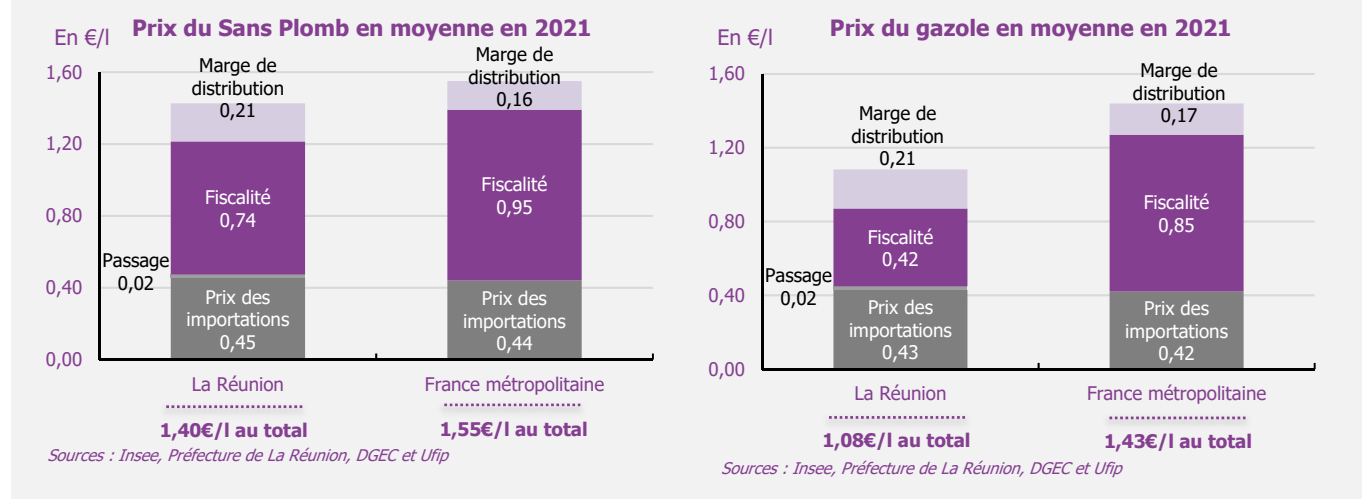
Cet écart s'explique par des modèles de distribution des carburants très différents entre La Réunion, mais également l'Outre-mer, et la France métropolitaine. Dans les Départements d'Outre-mer, les prix des carburants sont administrés. La marge commerciale de détail est fixée par décret et tient compte du maintien de l'emploi de pompistes dans les stations-service (encadré 1). Le réseau Réunion se compose uniquement de stations-service traditionnelles, c'est-à-dire sous enseigne d'une compagnie pétrolière (Ola, Vito, Total et Engen). En France métropolitaine, les prix des carburants sont libres et le réseau de distribution diffère nettement. Ce dernier a fortement changé ces dernières décennies avec l'essor de l'automatisation des stations (modèle dans

lequel peu d'emplois et peu de services sont proposés) et le poids grandissant de la grande distribution alimentaire. En 2020, près de la moitié des stations appartiennent à ce type d'enseigne et concentrent 60 % des ventes de carburants.

### ENCADRÉ 1 : DES PRIX DES CARBURANTS DIFFÉRENTS DE LA FRANCE MÉTROPOLITAINE

Les prix des produits pétroliers et gaziers à La Réunion sont fixés en application du code de l'énergie (articles R. 671-14 à R. 671-22 du livre VI). Le préfet fixe par arrêté les prix maximums des composants des produits pétroliers, à savoir les prix des importations, celui de passage en dépôt et ceux de distribution de gros et de détail (stations-service). Ces prix sont calculés en fonction des coûts supportés par les entreprises et de la rémunération des capitaux ou, le cas échéant, de leur marge commerciale.

La marge commerciale de détail, c'est-à-dire des stations-service, est fixée à 0,12 euro par litre (€/l) de carburant au maximum depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021 (0,09 €/l pour la marge de gros), soit une marge de distribution totale de 0,21 €/l. Cette marge est identique, quel que soit le carburant : super sans plomb ou gazole. Cependant, son poids dans le prix final n'est pas le même selon le carburant. En effet, les marges de détail représentent 8 % du prix d'un litre de sans-plomb et 11 % d'un litre de gazole. Ce poids diffère en raison d'une taxation allégée du gazole à La Réunion par rapport au super sans-plomb. Les différentes taxes concentrent 52 % du prix d'un litre de sans-plomb contre 39 % pour le gazole. En France hors DOM, la fiscalité couvre 60 % du prix final, quel que soit le carburant.



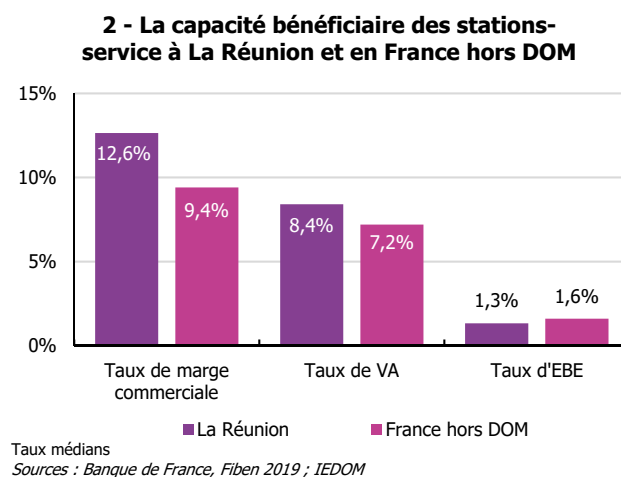
### Une capacité bénéficiaire proche de celle observée en France métropolitaine

Les stations-service réunionnaises retenues dans l'échantillon de l'IEDOM possèdent une taille plus importante par rapport à celles présentes dans l'échantillon de la métropole (encadré 2). Une station-service sur deux réalise un chiffre d'affaires (CA) supérieur à 6,1 millions d'euros contre 2,5 millions d'euros en métropole et 4,3 millions d'euros pour les autres DOM.

Le modèle ultra-marin de distribution des carburants (prix administrés favorisant l'emploi) permet aux stations-service réunionnaises d'afficher des performances commerciales plus élevées que celles observées en métropole. En effet, la moitié des stations-service enregistre un taux de marge commerciale (rapport entre la marge commerciale et le prix de vente) supérieur à 12,6 % à La Réunion contre 9,4 % en France hors DOM en 2019 (graphique 2).

Une partie de la marge commerciale est absorbée par des charges de personnel<sup>1</sup> relativement plus élevées. Celles-ci représentent 79 % de la valeur ajoutée (VA) pour la moitié des stations réunionnaises contre près de 70 % en métropole. Par ailleurs, les charges locatives concentrent 40 % des achats externes contre 20 % pour les stations métropolitaines.

Compte tenu de ces charges, les stations-service réunionnaises génèrent un excédent, lié à leur exploitation, légèrement inférieur à celui observé dans des stations traditionnelles de la métropole. La moitié d'entre elles présentent un taux d'excédent brut d'exploitation (ratio EBE/CA) supérieur à 1,3 % contre 1,6 % en France métropolitaine.



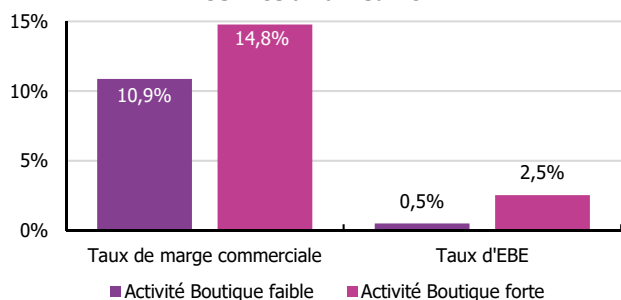
### ENCADRÉ 2 : EXPLOITATION DES DONNÉES COMPTABLES DE FIBEN

L'analyse de la situation financière des entreprises du secteur repose sur l'exploitation des données comptables collectées par l'IEDOM et intégrées au Fichier bancaire des entreprises (FIBEN), géré par la Banque de France. Ce fichier recense les éléments financiers des sociétés dont le chiffre d'affaires est supérieur à 750 000 euros. Pour plus d'informations : <http://www.iedom.fr/iedom/entreprises/la-cotation-des-entreprises/>. L'analyse des éléments financiers de 2019 porte sur un échantillon de 75 entreprises de stations-service (soit 47 % des stations de l'île), représentant 66 % des effectifs à La Réunion. L'échantillon de la France (hors DOM) contient 714 stations-service, soit environ 7 à 8 % du réseau de distribution métropolitain. Ces stations font partie du réseau traditionnel (sous enseigne d'une compagnie pétrolière et donc hors grandes surfaces alimentaires), c'est-à-dire un échantillon plus comparable à celui de La Réunion que l'ensemble du réseau national.

<sup>1</sup> L'effectif et le coût salarial d'une station-service réunionnaise y sont plus élevés. Le salaire annuel brut moyen d'un employé de station-service en France métropolitaine est de 33 000 euros contre 37 000 euros à La Réunion en 2019. La rémunération du gérant, qu'il soit locataire-gérant ou propriétaire, est comprise dans les charges de personnel.

## La boutique comme levier de rentabilité

**3 - Les indicateurs de rentabilité selon la taille de l'activité Boutique des stations-service à La Réunion**



**Activité Boutique faible:** stations-service ayant un taux de marge commerciale inférieur à 11,7% (1<sup>er</sup> quartile). **Activité Boutique forte:** stations-service ayant un taux de marge commerciale supérieur à 13,7% (3<sup>e</sup> quartile).  
Sources : Banque de France, Fiben 2019 ; IEDOM

La rentabilité des stations-service varie selon l'importance de l'activité additionnelle de la Boutique (ventes de cigarettes, de boissons, etc.). Ainsi, les stations ayant une activité Boutique faible dégagent un taux de marge commerciale de près de 11 % correspondant à la marge commerciale de détail du prix de vente des carburants (entre 8 % et 11 %, *encadré 1*). Celles dont l'activité Boutique est développée affichent un taux de marge commerciale plus élevé de près de 15 % (*graphique 3*).

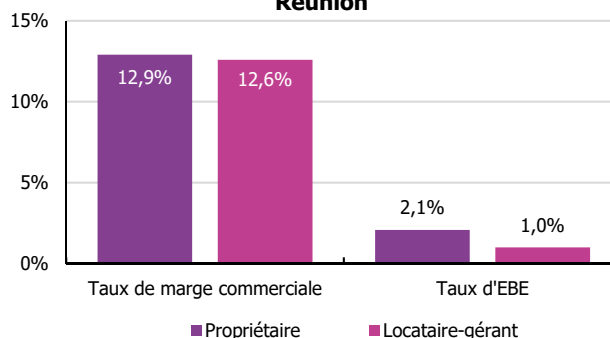
En conséquence, la rentabilité y est également supérieure avec un taux d'EBE plus élevé de 2 points pour les stations avec une forte activité Boutique. Celle-ci permet en effet de diluer les charges d'exploitation du fait des recettes générées par la vente de produits hors carburants. Les charges de personnel absorbent 70 % de la richesse créée (VA) pour les stations avec une forte activité Boutique contre 85 % pour celles ayant une faible activité.

## Une logique d'exploitation différente entre location-gérance et propriétaire

Deux types de stations-service cohabitent sur l'île : celles dont les gérants sont propriétaires (un quart des stations de l'île) et celles en location-gérance, qui appartiennent aux compagnies pétrolières. Ces dernières doivent verser une redevance sur la vente de carburants, de gaz et des produits vendus en boutique. À l'inverse, les propriétaires possèdent un contrat exclusif d'approvisionnement, leur laissant plus de marges de manœuvre dans la gestion quotidienne de leur structure.

Malgré des performances commerciales assez proches, ces deux types de structure affichent des excédents d'exploitation sensiblement contrastés : taux d'EBE médian de 2,1 % pour les propriétaires contre 1,0 % pour les locataires-gérants (*graphique 4*). Cet écart s'explique en partie par un poids des charges de personnel plus élevé chez les locataires-gérants : 83 % de la VA en médiane contre 64 % chez les propriétaires, bien que leur effectif soit en moyenne assez proche.

**4 - La capacité bénéficiaire des propriétaires et locataires-gérants de stations-service à La Réunion**



Taux médians  
Sources : Banque de France, Fiben 2019 ; IEDOM

## Une structure financière solide

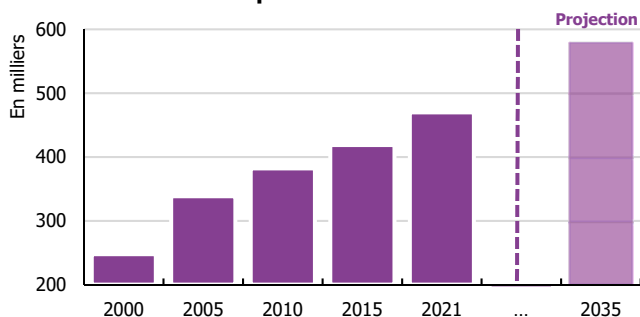
Les stations-service sont dans l'ensemble bien capitalisées, traduisant une bonne solidité financière. Le niveau de capitaux propres d'une station à La Réunion représente plus du double de celui observé en France métropolitaine. Une station sur deux dispose d'un niveau de fonds propres supérieur à 385 000 euros à La Réunion contre 172 500 euros en métropole. Par ailleurs, leur taux d'endettement reste faible, les installations demeurant la propriété du pétrolier.

Le besoin en fonds de roulement d'exploitation d'une station-service est faible. Autrement dit, elles ne doivent mobiliser qu'une faible partie de ressources pour faire face aux décalages de trésorerie. En effet, les règlements clients se font au comptant et les paiements fournisseurs interviennent plus tard. Dans ce contexte, la trésorerie d'une station est positive et représente 16 jours de CA.

## La fin des stations-service comme nous les connaissons aujourd'hui ?

### Le parc automobile va continuer de s'accroître

**5 - Évolution du parc automobile réunionnais**



Champ : le parc automobile comprend les véhicules particuliers, les véhicules utilitaires, les poids lourds, les autobus et autocars.  
Source : SDES-RSVERO, projections IEDOM

Les évolutions de l'activité des stations-service d'hier et de demain sont liées à la place de l'automobile dans la société réunionnaise. Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, La Réunion compte environ 475 000 véhicules particuliers, véhicules utilitaires, poids lourds, autobus et autocars. Bien qu'encore en retrait par rapport à la métropole (81,3 %), la proportion de ménages réunionnais possédant au moins une voiture passe de 63,9 % en 2001 à 72,7 % en 2018. Un quart des foyers possède deux voitures ou plus. Le parc automobile a ainsi presque doublé entre 2000 et 2021 (*graphique 5*). Les projections de population de l'Insee, ainsi que les hypothèses de taux d'équipement des ménages<sup>2</sup>, permettent d'estimer le parc automobile réunionnais à 580 000 véhicules en 2035, soit 110 000 véhicules de plus en 15 ans.

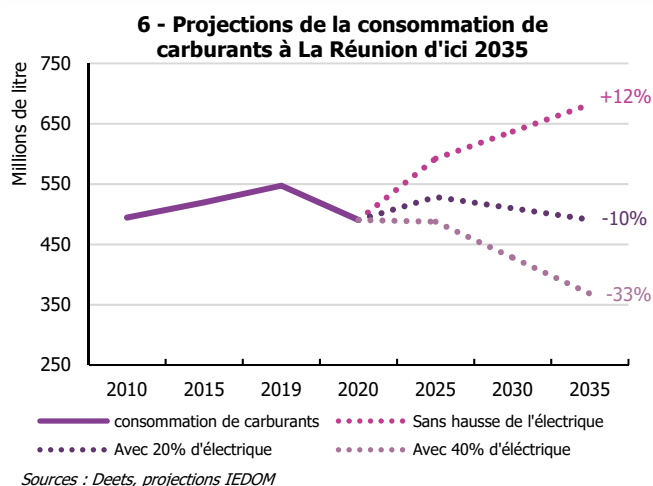
<sup>2</sup> L'estimation de l'IEDOM repose, d'une part, sur une hypothèse de hausse du nombre de ménages de 1,4 % en moyenne par an (+1,8 % par an en moyenne entre 2010 et 2020) et, d'autre part, sur une hypothèse de progression du nombre de véhicules par ménage pour les véhicules particuliers (de 1,13 véhicule par ménage en 2020 à 1,17 en 2035).

## La consommation de carburant amenée à décroître d'ici 2035

En 2019, 547 millions de litres de carburants ont été distribués dans les stations-service de l'île : trois quarts de gazole et un quart de sans-plomb. Les ventes de carburants progressent de 40 % entre 2000 et 2019, soit un rythme inférieur à celui du nombre de véhicules (+91 % sur la même période).

Sans modification des comportements des ménages, le scénario d'évolution du parc automobile se traduirait par une hausse de 12 % des ventes des carburants d'ici à 2035 (graphique 6). En revanche, une progression des véhicules électriques dans le parc automobile réunionnais basée sur les scénarios de réseau de transport d'électricité (entre 20 % et 40 % du parc à horizon 2035, encadré 4) impliquerait un recul des ventes de 10 % à 33 % par rapport à 2019 (graphique 6).

Ces estimations d'évolution de la consommation de carburants ne sont pas sans conséquence pour l'activité des stations-service de l'île et de leur rentabilité.



### ENCADRÉ 4 : UNE TRANSFORMATION DE LA MOBILITÉ DES RÉUNIONNAIS

La voiture représente le moyen de déplacement privilégié des Réunionnais. Pour aller travailler, même à proximité de chez soi (à moins de 5 km de leur domicile), en 2017, sept Réunionnais sur dix qui travaillent utilisent la voiture pour s'y rendre. Cependant, la mobilité des Réunionnais va connaître de profonds bouleversements au cours des prochaines années.

D'un côté, l'offre de transports collectifs va s'étoffer avec l'ouverture de deux lignes de téléphérique urbain à Saint-Denis (effective depuis mars 2022 pour la ligne entre Chaudron et Bois-de-Nèfles, et 2023 pour la ligne La Montagne-Bellepierre), le développement du Réseau régional de transport guidé par la Région (RunRail) et du transport sur rail par la Cinor (TAO). Les collectivités locales promeuvent également les modes de déplacement doux comme le vélo électrique à travers le dispositif Altervelo libre-service par la Civis, Vélocéan à Saint-Denis et Mobi-Ouest par le TCO, par exemple. Cette diversification de l'offre de transport a pour objectif de réduire l'hégémonie de la voiture dans les déplacements des Réunionnais, en les incitant à modifier leurs comportements.

De l'autre, le marché de l'automobile commence à se transformer avec la montée des véhicules électriques et des hybrides rechargeables. Le Réseau de transport d'électricité (RTE) et l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (Avere) estiment que le parc automobile électrique français pourrait atteindre 7 à 16 millions de véhicules légers en 2035, soit entre près de 20 % et plus de 40 % du parc total. À La Réunion, ces véhicules ne représentent que 0,8 % du parc de véhicules particuliers au 1<sup>er</sup> janvier 2021, mais leurs ventes bondissent ces dernières années (près de 6 % des ventes neuves en 2020). Au total début 2021, l'île compte plus de 10 591 véhicules électriques et hybrides rechargeables.

### Les stations-service de demain

Le souhait de la Commission européenne d'interdire la vente de voitures neuves à moteur thermique à partir de 2035 va accélérer la transformation de la mobilité des Réunionnais et questionne sur la viabilité financière des stations-service à moyen terme. En effet, avec le développement de la mobilité électrique, les stations-service ne seront plus incontournables pour recharger un véhicule. Le cabinet de conseil et de recherche en énergie Delta-EE estime que les lieux de recharge vont se décentraliser pour investir en priorité les emplacements de stationnement de longue durée : le domicile des ménages (en 2030, les deux tiers des bornes installées en France appartiendront à des particuliers), leurs lieux de travail (22 %), mais également les lieux de loisirs et de vie (centres commerciaux, hôtels, etc.). Les lieux de transit comme les stations-service ne concentreraient que 0,4 % des bornes de recharge.

Dans ce contexte et face aux projections d'évolution des ventes de carburants, les stations-service vont devoir se transformer, en proposant des sources d'énergie décarbonées (électriques, hydrogènes, etc.) et des services adaptés aux populations ayant un besoin régulier de recharge (taxis, entreprises). Elles pourraient également devenir des lieux de mutualisation des nouvelles formes de mobilité (stations d'autopartage, hub de vélos électriques, etc.). Enfin, la boutique constituera une source de revenus plus cruciale encore à l'avenir.

Le maillage territorial en stations-service de l'île va donc évoluer au cours des prochaines années. Certaines stations, en particulier de petite taille ou à faible zone de chalandise, devront vraisemblablement se réinventer en « centre de services ».