

CONSEIL D'ÉTAT

REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE

POUR : M. Frédéric Poletti, [REDACTED]

CONTRE : L'État, représenté par le Premier ministre et le ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle, énergétique et numérique.

OBJET : Recours pour excès de pouvoir dirigé contre la décision implicite de rejet née du silence gardé pendant deux mois sur la demande du 26 novembre 2025 tendant à la mise en œuvre de l'article L.410-2 du code de commerce afin de réglementer les prix des carburants en Corse.

I. EXPOSÉ DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE

1. Une saisine régulière et circonstanciée de l'autorité ministérielle.

Par courrier recommandé en date du 26 novembre 2025, reçu par le cabinet du ministre de l'Économie le 1er décembre 2025 (pièce n°1), le requérant, signataire dudit courrier, a saisi le ministre d'une demande formelle tendant à la mise en œuvre de l'article L.410-2 du code de commerce afin d'encadrer les prix des carburants en Corse.

Cette demande était fondée sur un faisceau particulièrement dense d'éléments factuels et institutionnels :

- la décision n° 25-D-07 de l'Autorité de la concurrence du 17 novembre 2025 sanctionnant une entente structurelle sur l'approvisionnement et le stockage des carburants en Corse (pièce n°3) ;
- les constats antérieurs et concordants du rapport de l'Inspection générale des finances « Pour une économie corse du XXI^e siècle » (2018) (pièce n°6) ;
- l'avis n° 20-A-11 de l'Autorité de la concurrence du 17 novembre 2020 (pièce n°4) ;
- la décision n° 89-D-14 du Conseil de la concurrence relative à la distribution des carburants en Corse (pièce n°5).

Le courrier attirait explicitement l'attention du ministre sur le caractère structurel, ancien et persistant du dysfonctionnement du marché, sur son impact social massif, et sur l'impossibilité manifeste d'une autorégulation concurrentielle.

2. La naissance d'une décision implicite de rejet.

Aucune réponse n'ayant été apportée à cette demande dans le délai de deux mois, une décision implicite de rejet est née le 26 janvier 2026, conformément aux dispositions du code des relations entre le public et l'administration.

C'est cette décision implicite de refus, dont la légalité est contestée dans l'exercice de ses pouvoirs de régulation, qui fait l'objet du présent recours.

Auteur de la demande restée sans réponse et directement concerné par la décision attaquée, laquelle refuse de donner suite à sa saisine sur le fondement de l'article L.410-2 du code de commerce, le requérant réside en Corse et utilise régulièrement les carburants distribués sur ce territoire. Il justifie ainsi d'un intérêt personnel, direct et certain à en demander l'annulation

II. CADRE JURIDIQUE APPLICABLE

3. L'article L.410-2 du code de commerce : un pouvoir de police économique.

Aux termes de l'article L.410-2 du code de commerce, dans des situations exceptionnelles caractérisées notamment par une absence ou une insuffisance de concurrence, des décrets en Conseil d'État peuvent réglementer les prix après consultation de l'Autorité de la concurrence.

Cette disposition confère à l'État un pouvoir de police économique destiné à remédier à des défaillances structurelles de marché, lorsque les mécanismes concurrentiels sont durablement inopérants.

Si ce pouvoir comporte une part d'appréciation, son exercice n'échappe pas au contrôle du juge de l'excès de pouvoir, notamment lorsque son non-usage révèle une absence d'examen effectif ou une erreur manifeste d'appréciation.

Dans ces conditions, la décision implicite attaquée doit être regardée comme entachée d'illégalité en ce qu'elle révèle l'absence d'examen effectif d'une demande fondée sur un pouvoir de police économique dont les conditions d'exercice étaient objectivement réunies.

III. DISCUSSION – SUR L'ILLÉGALITÉ DE LA DÉCISION IMPLICITE DE REFUS

4. L'existence d'un dysfonctionnement structurel du marché des carburants en Corse.

Les documents officiels produits établissent, de manière continue depuis plus de trois décennies, l'existence de dysfonctionnements structurels affectant le marché des carburants en Corse.

Dès 1989, la décision n° 89-D-14 du Conseil de la concurrence relevait des pratiques d'alignement généralisé des prix et des ententes locales durables dans la distribution insulaire.

Le rapport de l'Inspection générale des finances de 2018 constatait l'existence de barrières à l'entrée particulièrement élevées, tenant notamment au contrôle des dépôts pétroliers et aux conditions d'accès aux capacités de stockage. Il relevait également que les surcoûts logistiques invoqués ne suffisaient pas, à eux seuls, à expliquer les écarts de prix observés avec le continent.

L'avis n° 20-A-11 de l'Autorité de la concurrence du 17 novembre 2020 soulignait que les infrastructures pétrolières corses ne pouvaient être reproduites dans des conditions économiquement raisonnables, ce qui plaçait les opérateurs non intégrés dans une situation de dépendance durable à l'égard des détenteurs des capacités d'approvisionnement et de stockage.

Au point 114 de cet avis, l'Autorité relevait en outre que le renforcement de la position des opérateurs en place était « peu susceptible d'être contesté », en raison de la faible probabilité d'entrée de nouveaux concurrents, qu'il s'agisse de grandes surfaces ou de stations-service discount, contrairement à la situation observée sur le continent. Elle indiquait que les principaux réseaux de grande distribution présents en Corse avaient fait savoir qu'ils n'avaient pas l'intention de pénétrer ce marché, le modèle économique fondé sur le carburant comme produit d'appel n'étant pas répliquable dans le contexte insulaire, et relevait que l'impossibilité pour ces enseignes de s'approvisionner via leurs centrales d'achat ou directement sur les marchés internationaux constituait un obstacle rédhibitoire découlant de la structuration actuelle du marché amont.

Enfin, la décision n° 25-D-07 du 17 novembre 2025 a sanctionné une entente horizontale ayant pour effet de réserver l'accès aux capacités de stockage aux seuls actionnaires des dépôts. Cette organisation était de nature à restreindre l'accès effectif au marché amont et à affecter les conditions de formation des prix en aval.

Ainsi, l'ensemble de ces constats concordants met en évidence une insuffisance durable de concurrence au sens de l'article L.410-2 du code de commerce, tenant à la combinaison de barrières structurelles à l'entrée, d'un contrôle concentré des infrastructures essentielles et de pratiques anticoncurrentielles constatées à différentes périodes.

4 bis. Confirmation empirique par les données publiques (prix-carburants.gouv.fr)

Les écarts de prix ont été appréciés par comparaison avec le département des Bouches-du-Rhône, incluant les stations à bas prix et celles de la grande distribution, afin de refléter la situation réelle des consommateurs continentaux, à laquelle les usagers corses n'ont pas accès. Ce choix méthodologique vise à appréhender l'écart effectivement supporté par les consommateurs, indépendamment de toute reconstitution théorique des prix.

La comparaison porte sur le gazole et le SP95, ainsi que sur l'écart entre le SP95 distribué en Corse et le carburant E10 dans les Bouches-du-Rhône. Ce dernier est aujourd'hui devenu le carburant de référence sur le continent, alors même qu'il n'est pas distribué en Corse, où le SP95 constitue dès lors un carburant de substitution contrainte. Le recours à cette comparaison permet de mesurer le surcoût résultant de cette indisponibilité structurelle.

Le choix des Bouches-du-Rhône est en outre justifié par le fait que les dépôts pétroliers corses sont approvisionnés à partir des infrastructures de Fos-sur-Mer, excluant que les écarts observés puissent être imputés à une différence d'origine de l'approvisionnement.

Les données utilisées pour cette analyse sont issues des relevés publiés sur le site officiel prix-carburants.gouv.fr, administré par les services de l'État, sur la base des déclarations obligatoires des exploitants de stations-service.

L'analyse des séries ainsi constituées fait apparaître, pour le gazole comme pour le SP95, un écart de prix HTVA durable et significatif entre la Corse et les Bouches-du-Rhône, qui ne se résorbe à aucun moment sur la période observée. Cet écart se situe généralement entre environ 15 et plus de 20 centimes par litre selon les carburants, avec des pics ponctuels supérieurs à ces niveaux, sans qu'aucune convergence durable ne soit constatée.

La comparaison entre le prix HTVA du carburant E10 dans les Bouches-du-Rhône et celui du SP95 distribué en Corse met en évidence un différentiel encore plus marqué, durablement compris entre environ 20 et 25 centimes par litre sur la période considérée. Cette amplification de l'écart traduit le surcoût effectivement supporté par les usagers corses du fait de l'indisponibilité structurelle du carburant devenu majoritaire sur le continent.

Enfin, l'absence d'inflexion durable de ces écarts, y compris à la suite des sanctions prononcées par l'Autorité de la concurrence, confirme que les mécanismes existants n'ont pas modifié les conditions structurelles de formation des prix sur le marché corse des carburants.

Les graphiques correspondants sont produits en pièce n°9

Ainsi, ces écarts persistants constituent l'indice objectif d'une insuffisance durable de concurrence au sens de l'article L.410-2 du code de commerce.

4 ter. Confirmation du caractère structurel du dysfonctionnement par l'évolution historique du marché

L'évolution du marché des carburants en Corse montre que les difficultés concurrentielles actuellement constatées ne constituent pas un phénomène conjoncturel.

Jusqu'au milieu des années 1980, le secteur fonctionnait dans un cadre de fixation administrative des prix et des marges, combiné à un régime fiscal spécifique applicable en Corse, destiné à limiter l'impact économique de l'insularité sur les prix finaux.

La libéralisation intervenue en 1985 a supprimé ce dispositif d'encadrement sans que disparaissent pour autant les caractéristiques structurelles du marché insulaire : dépendance à un nombre restreint d'infrastructures d'approvisionnement, concentration des opérateurs et faiblesse durable de la concurrence locale.

Cette évolution historique confirme que les spécificités du marché corse des carburants sont connues de longue date par les pouvoirs publics et ont déjà justifié, dans le passé, une intervention publique destinée à en corriger les effets.

Dans ces conditions, la demande présentée sur le fondement de l'article L.410-2 du code de commerce ne pouvait être regardée comme dépourvue de fondement sérieux ni comme portant sur une difficulté conjoncturelle, mais appelait un examen effectif au regard de la nature structurelle du marché concerné.

5. La connaissance ancienne et approfondie de ces dysfonctionnements par l'État.

L'État ne saurait utilement soutenir qu'il ignorait la situation. Non seulement les autorités de concurrence ont multiplié les constats, mais le ministre de l'Économie lui-même, dans un courrier du 7 mai 2021 adressé au requérant (pièce n°7), reconnaissait explicitement que les travaux de l'Inspection générale des finances (2018) et de l'Autorité de la concurrence (2020) convergeaient pour mettre en évidence des particularités structurelles et techniques des marchés de l'approvisionnement et de la distribution des carburants en Corse, expliquant un différentiel de prix persistant avec le continent.

Cette connaissance ancienne est également illustrée par un courrier de la préfète de Corse en date du 30 novembre 2018 (pièce n°8), qui relevait déjà le caractère spécifique du marché des carburants en Corse et la persistance de prix durablement supérieurs à la moyenne continentale, et ce malgré l'existence de longue date d'un régime fiscal dérogatoire en matière de TVA, dont le coût annuel pour l'État était alors estimé à environ 28 millions d'euros

Dans le courrier du 7 mai 2021, le ministre relevait que les leviers fiscaux existants, notamment la baisse de la TVA, ne permettaient pas de résorber ces surcoûts, et indiquait qu'une régulation des prix sur le fondement de l'article L.410-2 du code de commerce ne pouvait être écartée par principe, bien qu'estimée à ce stade « prématurée ». Il annonçait en outre avoir conjointement mandaté le Conseil général de l'économie (CGE) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) afin d'identifier des évolutions logistiques et économiques propres à garantir la sécurité d'approvisionnement de l'île et à diversifier l'origine des produits pétroliers.

Ainsi, dès 2021, l'État avait ainsi une connaissance précise et ancienne des contraintes structurelles affectant ce marché et des différentiels de prix qui en résultaient, tout en ayant admis que les instruments alors mobilisés ne permettaient pas d'en résorber les effets, ce qui l'a conduit à engager une réflexion administrative spécifique.

5 bis. L'absence de suite identifiable aux engagements annoncés et la persistance du refus implicite.

Malgré cet engagement explicite, aucune mesure concrète n'a été adoptée à l'issue des travaux annoncés, dont les conclusions n'ont jamais été rendues publiques et qui sont demeurés sans traduction normative.

Cette inertie s'est prolongée en dépit de nouvelles sollicitations du requérant. Par courrier du 4 mars 2025 adressé au ministre de l'Économie (pièce n°2) , celui-ci a de nouveau demandé, de manière circonstanciée, la mise en œuvre de l'article L.410-2 du code de commerce et, à tout le moins, la saisine de l'Autorité de la concurrence conformément aux prescriptions de ce texte.

Ce courrier est resté sans aucune réponse. Ce silence, intervenant après la reconnaissance officielle du problème et l'annonce d'initiatives gouvernementales antérieures, révèle non plus une simple temporisation administrative, mais un refus implicite non précédé d'un examen effectif de la demande fondée sur l'article L.410-2 du code de commerce.

Cette absence d'examen effectif a encore été illustrée à la suite de la décision rendue le 17 novembre 2025 par l'Autorité de la concurrence.

Interrogé devant l'Assemblée nationale sur les conséquences de cette décision, le ministre compétent a lui-même reconnu que le marché corse des carburants se caractérisait par une concurrence insuffisante, indiquant notamment qu'« il n'y a sans doute pas assez de concurrence ». (Pièce n°10)

Toutefois, cette reconnaissance publique n'a été suivie d'aucun examen du recours au dispositif prévu par l'article L.410-2 du code de commerce. Le Gouvernement s'est borné à évoquer de futures évaluations logistiques et concurrentielles, sans engager la procédure prévue par ce texte ni procéder à une analyse circonstanciée de sa mise en œuvre.

Cette prise de position confirme que, malgré une connaissance ancienne et actualisée des caractéristiques structurelles du marché, l'administration s'est abstenue d'examiner effectivement la demande présentée sur le fondement de l'article L.410-2.

Le Conseil d'État a jugé qu'une autorité investie d'un pouvoir de police ne peut s'abstenir durablement d'en faire usage lorsque les éléments dont elle dispose appellent un examen de l'exercice de cette compétence, et que l'abstention prolongée d'une collectivité pourtant compétente peut être regardée comme entachée d'illégalité (CE, 27 juillet 2015, n° 367484)

Il appartenait à l'administration, d'autant plus qu'elle avait connaissance depuis plusieurs années des caractéristiques structurelles du marché et des écarts persistants constatés, de procéder à un examen effectif de la demande qui lui était présentée.

Le Conseil d'État a déjà jugé qu'une abstention prolongée dans l'exercice d'un pouvoir de police peut être regardée comme entachée d'illégalité lorsque les circonstances rendent nécessaire l'usage de la compétence que la loi confie à l'autorité administrative (CE, 19 février 2021, n° 423658).

Si cette jurisprudence concernait une police sanitaire, son raisonnement est transposable en ce qu'il affirme que l'autorité légalement compétente ne peut se borner à une inertie durable lorsque les éléments dont elle dispose appellent, à tout le moins, un examen effectif de l'exercice du pouvoir que la loi lui attribue.

6. L'illégalité du refus implicite au regard des pouvoirs conférés par l'article L.410-2.

Aucun élément ne permet d'établir que la demande présentée sur le fondement de l'article L.410-2 ait donné lieu à un examen effectif ni à l'engagement d'une procédure préalable telle que la consultation de l'Autorité de la concurrence.

Après un premier courrier demeuré sans réponse substantielle, le requérant a réitéré sa demande par un courrier du 26 novembre 2025. Le silence gardé sur cette réitération a fait naître une décision implicite de refus, non précédée d'un examen sérieux des éléments circonstanciés produits à l'appui de la demande

En s'abstenant de procéder à un examen effectif de la demande fondée sur un texte qui lui confère un pouvoir d'intervention, l'administration a entaché la décision implicite de refus d'illégalité

7. Une atteinte aux intérêts des consommateurs dans un contexte de concurrence durablement limitée.

Le refus implicite opposé à la demande a pour effet de laisser perdurer une situation dans laquelle les ménages corses supportent des écarts de prix durables et significatifs, sans qu'aucun examen effectif de la mise en œuvre des pouvoirs prévus par l'article L.410-2 n'ait été conduit

Cette situation présente une incidence directe sur l'intérêt général, d'autant plus qu'elle a été signalée de manière répétée aux autorités gouvernementales, y compris par des membres de la représentation nationale.

7 bis. Une reconnaissance publique, ancienne et constante du caractère structurel des dysfonctionnements du marché corse des carburants.

La situation du marché des carburants en Corse n'est ni récente ni conjoncturelle. Elle fait l'objet d'une reconnaissance officielle et répétée depuis plusieurs décennies (pièce n°10).

Dès 1989, en réponse à une question parlementaire, le Gouvernement indiquait que la moindre fiscalité applicable en Corse n'était pas intégralement répercutée au niveau des prix de détail et que cette situation résultait d'entraves au libre jeu de la concurrence, lesquelles avaient donné lieu à des sanctions par le Conseil de la concurrence (pièce n°10).

Cette prise de position établit que les autorités gouvernementales avaient, dès cette date, identifié un dysfonctionnement structurel distinct des seules contraintes géographiques.

Au cours des législatures suivantes, la question a été régulièrement portée devant la représentation nationale. Les réponses ministérielles successives ont reconnu la concentration du marché, l'existence de spécificités logistiques propres à l'insularité et la persistance d'écarts de prix significatifs avec le continent, tout en écartant jusqu'alors le recours au mécanisme de régulation prévu par l'article L.410-2 du code de commerce (pièce n°10).

La décision du 17 novembre 2025 de l'Autorité de la concurrence, sanctionnant une entente affectant l'approvisionnement et le stockage des carburants en Corse et qualifiant l'existence d'un « monopole de fait », selon les termes de l'Autorité, a constitué un jalon supplémentaire dans cette reconnaissance institutionnelle. À la suite de cette décision, un membre du Gouvernement a publiquement admis l'insuffisance de concurrence sur ce marché (pièce n°10).

La demande formelle présentée le 26 novembre 2025 sur le fondement de l'article L.410-2 du code de commerce s'inscrivait ainsi dans un contexte de reconnaissance officielle renouvelée et objectivée des difficultés structurelles du marché.

En présence d'une telle continuité des constats, tant administratifs que parlementaires et institutionnels, le silence gardé sur cette demande ne saurait être analysé indépendamment de cette connaissance ancienne et constante de la situation. Cette continuité renforçait l'exigence d'un examen explicite et circonstancié des éléments produits à l'appui de la demande.

7 ter. Une erreur manifeste d'appréciation au regard de la portée effective de l'article L.410-2 du code de commerce.

L'article L.410-2 du code de commerce confère à l'État un pouvoir de police économique lui permettant, dans les secteurs ou zones où la concurrence par les prix est durablement limitée en raison notamment de situations de monopole ou de difficultés persistantes d'approvisionnement, de réglementer les prix par décret en Conseil d'État, après consultation de l'Autorité de la concurrence.

Ce pouvoir a déjà été effectivement mis en œuvre par l'État dans des contextes caractérisés par des marchés étroits, insulaires et fortement concentrés, notamment dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique, où un dispositif complet de régulation tarifaire des produits pétroliers a été instauré sur le fondement de l'article L.410-2 du code de commerce par le décret n° 2013-1314 du 27 décembre 2013 (pièce n°11) .

Ce précédent démontre que le pouvoir prévu par l'article L.410-2 constitue un instrument normatif opérationnel, mobilisable lorsque les mécanismes concurrentiels apparaissent structurellement insuffisants et que les caractéristiques économiques du marché rendent durablement limitée la concurrence par les prix.

Or, en Corse, les conditions objectives justifiant l'examen de ce mécanisme sont désormais établies par une succession de constats institutionnels concordants et par la décision de sanction rendue en novembre 2025 par l'Autorité de la concurrence, laquelle a mis en évidence l'existence d'une entente structurelle affectant l'approvisionnement, le stockage et la distribution des carburants, avec des effets directs et durables sur la formation des prix.

Dans ces circonstances, il ne pouvait être implicitement retenu que les conditions propres au marché corse des carburants excluaient manifestement la mobilisation du dispositif prévu par l'article L.410-2, alors même que ce mécanisme a été activé lorsqu'un marché insulaire était structurellement concentré.

La décision implicite de refus révèle ainsi une appréciation manifestement erronée de la portée et des conditions d'application du pouvoir de régulation tarifaire prévu par la loi.

7 quater. Sur la distinction entre sanction des pratiques anticoncurrentielles et régulation tarifaire prévue par l'article L.410-2.

L'exercice des pouvoirs de sanction confiés à l'Autorité de la concurrence ne saurait, par lui-même, se substituer à l'examen du recours au mécanisme de régulation tarifaire prévu par l'article L.410-2 du code de commerce.

La sanction des pratiques anticoncurrentielles poursuit en effet une finalité répressive et corrective : elle vise à constater des infractions passées, à en sanctionner les auteurs et à prévenir leur réitération. Elle intervient nécessairement a posteriori, à l'issue de procédures dont la durée et l'objet sont distincts de la prévention immédiate des effets économiques d'une insuffisance durable de concurrence.

L'histoire du marché des carburants en Corse illustre cette distinction. Des pratiques d'entente ont été sanctionnées dès 1989, puis à nouveau en 2025. Cette répétition atteste que l'intervention répressive, si nécessaire soit-elle, n'a pas suffi à modifier durablement la structure du marché ni à prévenir la reconstitution de mécanismes limitant la concurrence.

Le mécanisme prévu par l'article L.410-2 répond à une logique différente et complémentaire : il tend à encadrer les effets économiques d'une concurrence durablement limitée, indépendamment de la constatation d'infractions déterminées, afin de préserver l'équilibre du marché et les intérêts des consommateurs dans les zones concernées.

Dès lors, la circonstance que des procédures de sanction aient été engagées ou menées à terme ne dispensait pas l'autorité administrative d'examiner, de manière autonome et circonstanciée, la pertinence du recours au dispositif de régulation tarifaire invoqué.

En l'absence d'un tel examen, la décision implicite de refus est entachée d'illégalité.

8. Conclusion

Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que la demande présentée sur le fondement de l'article L.410-2 du code de commerce n'a donné lieu à aucun examen effectif, alors même qu'elle était étayée par des éléments circonstanciés relatifs à la structure du marché des carburants en Corse, à la répétition de constats institutionnels concordants et à la décision récente de l'Autorité de la concurrence sanctionnant une entente affectant l'approvisionnement et le stockage.

Le silence gardé sur cette demande, après sa réitération, a fait naître une décision implicite de rejet qui n'apparaît pas avoir été précédée d'une appréciation sérieuse et autonome des conditions d'application du dispositif invoqué.

En outre, au regard des constats objectifs établissant l'existence d'une concurrence durablement limitée sur ce marché, la décision implicite contestée révèle une erreur manifeste d'appréciation quant à la portée et aux conditions d'exercice du pouvoir de régulation tarifaire prévu par l'article L.410-2 du code de commerce.

Dès lors, la décision implicite de refus est entachée d'illégalité et doit être annulée.

IV. CONCLUSIONS

Par ces motifs, et tous autres à produire, déduire ou suppléer, il est demandé au Conseil d'État:

1. D'annuler la décision implicite de rejet née du silence gardé pendant deux mois sur la demande du 26 novembre 2025 présentée sur le fondement de l'article L.410-2 du code de commerce ;
2. D'enjoindre à l'État de procéder à un réexamen effectif et circonstancié de cette demande dans un délai de deux mois à compter de la notification de la décision à intervenir ;
3. Le cas échéant, d'assortir cette injonction d'une astreinte de 500 euros par jour de retard ;

4. De mettre à la charge de l'État la somme de 3 000 euros au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative ;
5. De statuer ce que de droit sur les dépens.

LISTE DES PIÈCES :

- **Pièce n°1** — Courrier du 26 novembre 2025 et preuve de réception
- **Pièce n°2** — Courrier du 4 mars 2025 et preuve de distribution
- **Pièce n°3** — Décision Autorité de la concurrence n°25-D-07 (17 nov. 2025)
- **Pièce n°4** — Avis n°20-A-11 de l'Autorité de la concurrence du 17 novembre 2020 relatif au niveau de concentration des marchés en Corse (extraits relatifs aux carburants)
- **Pièce n°5** — Décision Conseil de la concurrence n°89-D-14
- **Pièce n°6** — Rapport de l'Inspection générale des finances "Pour une économie corse du XXI^e siècle" (2018) – extraits relatifs au marché des carburants
- **Pièce n°7** — Courrier du ministre du 7 mai 2021
- **Pièce n°8** — Courrier de la préfète de Corse (30 nov. 2018)
- **Pièce n°9** — Analyse empirique des écarts de prix HTVA des carburants (données prix-carburants.gouv.fr – graphiques)
- **Pièce n°10** — Questions parlementaires et réponses gouvernementales relatives au marché des carburants en Corse
- **Pièce n°11** — Décret n°2013-1314 du 27 décembre 2013 réglementant les prix des produits pétroliers dans certains territoires de la République

Sous toutes réserves.

Fait à Bastia le 20/02/2026

Frédéric Poletti

