

Extrait du site UGTG.org

url : <http://ugtg.org/spip.php?article576>

Formation & réglementation des prix des carburants dans les D.O.M.

- Dossiers - Prix des carburants -

Date de parution : 29 novembre 1999

Date de mise en ligne : mercredi 1er octobre 2008

Mis à jour le : vendredi 12 décembre 2008

UGTG.org

La réglementation spécifique des prix des hydrocarbures dans les D.O.M.

Les quatre départements d'outre-mer et Mayotte, de par leur éloignement de la métropole, connaissent des modes d'approvisionnement spécifiques. Ils n'en demeurent pas moins soumis au respect des spécifications des carburants résultant des directives européennes. Baignés au coeur de la mer Caraïbe ou autres océans, ces départements sont pour la plupart éloignés des sites de production de produits raffinés répondant aux normes européennes. Pour commercialiser, à l'horizon 2005, des carburants conformes, ils sont donc contraints de rechercher de nouveaux modes d'approvisionnement.

La petite taille de ces marchés est également à l'origine d'une réglementation spécifique des prix des produits pétroliers dans ces départements : les préfets fixent ainsi, par voie d'arrêté, un prix maximum par produit ainsi que les marges maximales de détail et de gros. Cette réglementation a toutefois connu une évolution récente dans les deux départements de la Guadeloupe et de la Martinique.

La Guadeloupe et la Martinique

La particularité de ces deux îles est d'être approvisionnées en produits pétroliers par une raffinerie, la Société anonyme de la raffinerie des Antilles (SARA), implantée en Martinique en 1969 à l'instigation des pouvoirs publics. D'une capacité de raffinage de 0,8 million de tonnes, la SARA, dont les actionnaires sont Total (50 %), Shell (24 %), Esso (14,5 %) et Texaco (11,5 %), est la plus petite des treize raffineries implantées sur le territoire national. La principale source d'approvisionnement en pétrole brut de cette société est le Venezuela, avec un quart seulement des produits provenant d'Europe du Nord.

Cependant, en 2003, les problèmes géopolitiques intervenus au Venezuela ont contraint la SARA à augmenter ses approvisionnements en provenance d'Europe du Nord.

Côté prix, les préfets de la Guadeloupe et de la Martinique fixent respectivement un prix " de sortie de raffinerie " maximum ainsi qu'une marge de gros et de détail et ce, en vertu de deux décrets datant de 1988.

Cependant si ces textes instituent le principe de l'administration des prix, ils n'établissent aucune règle quant à leurs modalités de variation. Faciliter l'économie des hydrocarbures dans les D.O.M.

Les quatre départements d'outre-mer et Mayotte, de par leur éloignement de la métropole, connaissent des modes d'approvisionnement spécifiques. Ils n'en demeurent pas moins soumis au respect des spécifications des carburants résultant des directives européennes. Baignés au coeur de la mer Caraïbe ou autres océans, ces départements sont pour la plupart éloignés des sites de production de produits raffinés répondant aux normes européennes. Pour commercialiser, à l'horizon 2005, des carburants conformes, ils sont donc contraints de rechercher de nouveaux modes d'approvisionnement.

La petite taille de ces marchés est également à l'origine d'une réglementation spécifique des prix des produits pétroliers dans ces départements : les préfets fixent ainsi, par voie d'arrêté, un prix maximum par produit ainsi que les marges maximales de détail et de gros. Cette réglementation a toutefois connu une évolution récente dans les deux départements de la Guadeloupe et de la Martinique.

L'équilibre de ce système a été remis en question en 2000, les hausses conjuguées du dollar, du pétrole brut et des produits pétroliers n'ayant été répercutées que partiellement et avec retard sur les prix maxima fixés par arrêté préfectoral. Ces effets cumulés ont engendré des pertes supérieures à 15 millions d'euros pour la raffinerie en 2000 après 30 années d'exploitation bénéficiaire.

Or, pour produire des carburants aux normes européennes, la raffinerie doit réaliser d'importants investissements. Il était donc nécessaire de faire évoluer la réglementation en vigueur afin d'assurer à la raffinerie des prix tenant compte des coûts. Le Conseil de la concurrence, compte tenu de la situation particulière de l'approvisionnement dans ces îles et de l'étroitesse du marché, a confirmé le bien fondé de la fixation de prix maxima par l'autorité préfectorale. La direction des Ressources énergétiques et minérales, la direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF) et le ministère de l'Outre-mer ont donc préparé conjointement un nouveau décret : le but premier de ce texte étant de définir les modalités de variation des prix des produits pétroliers. Les prix des produits pétroliers seront modifiés à chaque livraison de matière première, tous les 40 jours environ, afin de prendre en compte les variations des cours du pétrole brut, des produits finis ou semi finis et du dollar.

Ce texte adopté le 23 décembre 2003 (Décret n° 2003-1241 du 23 décembre 2003 réglementant les prix des produits pétroliers dans les départements de la Guadeloupe et de la Martinique et modifiant les décrets n° 88-1046 et n° 88-1047 du 17 novembre 1988 réglementant les prix de certains produits dans les départements de la Guadeloupe et de la Martinique).

La Guyane

Ce département est approvisionné en produits pétroliers à partir des raffineries de Trinidad et Tobago par trois importateurs : Texaco, Total et Shell.

La SARA, pour le compte de ces importateurs, réceptionne et stocke ces produits dans les deux dépôts de Cayenne et de Kourou.

Le préfet prend des arrêtés mensuels de prix fixés en fonction des coûts d'approvisionnement.

Afin de commercialiser des produits aux normes européennes, les instances locales étudient de nouvelles possibilités d'approvisionnement.

La Réunion

En l'absence de raffinerie, l'île était, jusqu'à la fin de l'année 2002, approvisionnée en produits finis à partir du Golfe Persique ; pour des raisons de respect des normes de qualité des produits, l'approvisionnement provient désormais d'Australie et de Singapour. La durée de la boucle d'approvisionnement est d'environ un mois.

Il existe un seul port et un seul dépôt géré par la Société réunionnaise de produits pétroliers SRPP, dont les actionnaires sont Total et Shell. Cette société procède à l'intégralité des réceptions des cargaisons de produits finis pour son propre compte (réseaux Total et Shell) et pour le compte des deux autres opérateurs (Exxon Mobil et Texaco) présents sur l'île.

Les prix sont fixés par le préfet sur la base du décret de 1988 et d'une formule qui figure dans un protocole d'accord signé localement entre le préfet et l'ensemble des distributeurs. Ils sont révisés trimestriellement sur la base des

variations des cours des produits finis et des cours du dollar.

L'augmentation constante de la demande implique, à court terme, un accroissement des capacités de stockage à hauteur de 50 000 m³.

La situation particulière de la Réunion, au vu de l'éloignement de la ressource, implique une attention renforcée par rapport au maintien des stocks nécessaires dans cette zone.

Mayotte

Dans l'océan indien, la France est également présente dans le canal du Mozambique, à Mayotte. Cette collectivité est sur la voie de la départementalisation (loi statutaire de 2001).

Depuis l'indépendance des Comores en 1976, l'approvisionnement et le stockage de l'ensemble des produits, ainsi que la distribution des carburants aériens et des combustibles étaient assurés, du fait de l'absence d'opérateur privé, par le Service des essences des armées (SEA). La distribution des carburants terrestres et la commercialisation de la totalité des produits étaient quant à eux assurés par un service de la collectivité, le Service des hydrocarbures de Mayotte (SHM).

Les produits finis sont actuellement principalement importés depuis la raffinerie de Durban en Afrique du Sud.

Depuis le 1er novembre dernier, la société Total a repris l'ensemble des activités pétrolières de l'île dans le cadre de la privatisation du SHM.

Les prix étaient et demeurent administrés par le préfet sur la base d'un protocole (similaire à celui de la Réunion) passé avec l'opérateur. Ils sont révisés en fonction des variations des cours des produits pétroliers, du dollar et des coûts du fret.

Total s'est engagé à réaliser d'importants investissements, destinés notamment à créer de nouvelles capacités de stockage.

Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie