

Extrait du site UGTG.org

url : <http://ugtg.org/spip.php?article883>

Prix des carburants : Un nouveau rapport accuse la SARA !

- Dossiers - Prix des carburants -

Date de parution : 29 novembre 1999

Date de mise en ligne : mercredi 29 avril 2009

Mis à jour le : dimanche 3 mai 2009

UGTG.org

Un troisième rapport, "complémentaire" - nous dit trop modestement son auteur. Dans ce réquisitoire implacable contre un vol à grande échelle, le rapporteur - également membre du CESR - attire en particulier notre attention sur le régime fiscal et douanier étranger d'origine dont bénéficie la SARA et ses actionnaires. Mais sa démonstration vise aussi à démonter les autres rouages d'un mécanisme digne de la mafia ; car conçu pour spolier les guadeloupais.

Dans tout autre pays, la succession de ces rapports, le scandale public provoqué par les révélations successives, le trouble social que ces pratiques véhiculent, auraient provoqué le déclenchement d'enquêtes judiciaires et bien évidemment la démission (ou le sacrifice) des dirigeants de cette pieuvre mafieuse anti Gwadeloup.

La SARA tout comme Colette KOURY peuvent dormir tranquilles : l'Etat français, via ses "services" administratifs (DRCRF - DRIRE - DRD) et sa justice coloniale, veille soigneusement à ne pas trop déranger et à ne surtout pas laisser quelques makoutes indisposer la vieille dame...

Rapport complémentaire au rapport du CESR sur le prix des produits pétroliers en Guadeloupe

Rapport remis au Président du Conseil Régional

Préambule

Le CESR a mené depuis 2007 une lourde investigation qui vise à mieux appréhender les mécanismes de fixation et de variation des prix des produits pétroliers en Guadeloupe.

Un premier rapport, remis à l'Euros"Observatoire des Prix de la Région Guadeloupe et à la Région Guadeloupe s'Euros"est attaché à présenter l'histoire historique qui conduit maintenant à la situation de monopole de fait de la SARA aux Antilles, à montrer la structure des prix des produits pétroliers et leurs mécanismes de variation et tenter de comprendre par une étude comparative les raisons de l'augmentation constante des prix des carburants et les distorsions importantes existantes entre le marché antillo-guyanais, la Région et la France hexagonale.

Ce premier rapport s'Euros"est attaché à présenter une décomposition des prix aussi sincère que possible, notamment en identifiant les parts respectives du prix plancher, des taxes, des marges de gros et de détail, de raffinerie et de stockage.

Le rapport contient par ailleurs plusieurs présentations dans ses conclusions sur lesquelles nous reviendrons.

Néanmoins, des zones d'ombre persistent. Le rapport est loin d'être terminé. Les éléments recueillis auprès des services de DDCCRF, de la Direction des Ressources Énergétiques, de la Direction des Douanes et de la SARA elle-même, ramenés à des constatations de terrain, des données officielles et aux témoignages des professionnels du secteur, laissent fortement à penser que

lâEuros"opÃ©ration Â« transparence Â » est loin dâEuros"Ãªtre chevÃ©e.

LâEuros"opacitÃ© continue de prÃ©valoir dans les relations entre la SARA qui est, pour lâEuros"essentiel, une SociÃ©tÃ© commerciale et non la SociÃ©tÃ© industrielle originelle, ses fournisseurs et ses clients (90 % dâEuros"entre eux sont ses actionnaires) et le non respect dans bien des cas des rÃ©gles de la libre concurrence.

Des Ã©lÃ©ments de fait incontestables tendent Ã dÃ©montrer que les rÃ©gles de fixation et de variation des prix qui ont Ã©tÃ© clairement mises en lumiÃ¨re par le rapport sus mentionnÃ© ne sont pas opÃ©rantes.

Plusieurs causes permettent dâEuros"Ã©tayer cette affirmation :

[-] âEuros¸ LâEuros"origine gÃ©ographique du carburant importÃ© ;

[-] âEuros¸ La part de carburant importÃ© raffinÃ© ou brut ;

[-] âEuros¸ La part de carburant importÃ© directement par les actionnaires de la SARA, la SARA et les importateurs indÃ©pendants ;

[-] âEuros¸ Le rÃ©le de la SARA en Guadeloupe et ses rapports commerciaux avec ses actionnaires ;

[-] âEuros¸ LâEuros"influence de la dilatation des hydrocarbures.

1- LâEuros"origine gÃ©ographique du carburant importÃ©.

Durant de nombreuses annÃ©es, et profitant de sa situation gÃ©ographique privilÃ©giÃ©e, la SARA sâEuros"est approvisionnÃ©e en pÃ©trole brut depuis le VÃ©nÃ©zuÃ©la, un quart seulement des produits provenant dâEuros"Europe du Nord.

Suite Ã des tensions gÃ©opolitiques avec ce pays tiers, la SARA a Ã©tÃ© contrainte de sâEuros"approvisionner de maniÃ¨re plus massive depuis lâEuros"Europe.

En parallÃ¨le, des normes environnementales plus contraignantes sont venues renforcer les relations dâEuros"importations depuis lâEuros"Europe et entraÃªner des investissements importants pour le stockage et la mise aux normes des carburants.

Le dÃ©cret nÂ°2003-1241 du 23 dÃ©cembre 2003 rÃ©gule le prix des produits pÃ©troliers dans les dÃ©partements de Guadeloupe et de Martinique. Il a modifiÃ© les dÃ©crets nÂ°88-1046 et nÂ°88-1047 du 17 novembre 1988.

Il institue les rÃ©gles de variation de prix des produits pÃ©troliers.

Deux types de variation sont instituÃ©s (art. 2, 3, 4 et 5 du dÃ©cret)

[-] **UNE FOIS PAR AN**

Prix des carburants : Un nouveau rapport accuse la SARA !

- Le prix maximum hors taxes de sortie raffinerie, hors passage en douane
 - Le prix maximum hors taxes de passage en douane
 - Le prix maximum de vente en gros et au détail TTC
- sont modifiés dans chaque département pour tenir compte de l'évolution du coût du transport maritime et logistique, la protection de l'environnement, l'évolution des règles en matière de sécurité.

[-] A CHAQUE LIVRAISON

- Le prix maximum hors taxes de sortie raffinerie, hors passage en douane
 - Le prix maximum de vente en gros et au détail TTC
- sont modifiés dans chaque département par arrêté préfectoral pour tenir compte des variations des droits et taxes, des évolutions reprises aux articles 2 à 5 du décret, notamment le cours du brut daté et la parité euro/dollar.

Aussi, le prix du carburant varie à chaque livraison, non seulement en fonction de la parité euro/dollar, mais aussi en fonction du lieu d'approvisionnement en produits bruts ou finis.

Or, il est constant que le cours du brut daté varie selon que les produits proviennent d'Europe, de la zone Amériquaine ou du Moyen-Orient. La provenance des produits étant établie selon les données fournies par la SARA, l'autorité préfectorale, chargée de procéder aux variations de prix en fonction des valeurs publiées par les sociétés de cotation des différentes zones, ne dispose donc que de la bonne foi de la SARA pour effectuer les ajustements nécessaires.

S'il revient à ses services que les produits importés proviennent d'Europe, le Préfet appliquera le cours de la zone. Or, la diversité des origines géographiques des produits importés laisse perplexes quant à la juste appréciation de la valeur de référence du brut daté transmise au Préfet, tout comme la fréquence des approvisionnements qui dépassent largement les chiffres communiqués (10 approvisionnements par an). Cet élément a une incidence certaine sur les prix à la consommation puisque la variation des prix est assise sur une base incertaine, à savoir le prix réel d'achat des produits pétroliers sur les marchés internationaux.

Au titre de l'annexe 2006, le tableau ci-après récapitule les quantités et la provenance des produits pétroliers sur le marché guadeloupéen.

[\[JPEG\]](#)

Les données contenues dans ce tableau nous ont été aimablement communiquées par la Direction des Douanes de Guadeloupe

L'analyse des quantités de pétrole en provenance de pays tiers tels les USA, Iles Vierges (USA), Aruba, Venezuela, Sainte-Lucie, Trinidad (376 470 t, soit 41,64 %) démontre l'observateur et vient battre en brèche l'affirmation que le marché guadeloupéen est en grande partie alimenté par le brut raffiné par la SARA en Martinique et l'Europe.

Au surplus, agissant sur l'importation en provenance de pays tiers et compte tenu de l'opacité du système, il est très probable que cette marchandise échappe totalement aux droits de douanes.

2 - La part de produits pétroliers raffinés ou brut.

Deux éléments indiscutables permettent d'affirmer que la Guadeloupe est une zone d'importation de produits pétroliers finis.

[-] Tout d'abord les effectifs de la SARA en Guadeloupe (25 salariés contre 250 en Martinique), nous indiquent très clairement qu'aucune activité de raffinage n'est effectuée sur place.

[-] Ensuite, la SARA n'est pas assujettie au paiement de la Taxe Générale sur les Activités Polluantes en Guadeloupe, alors qu'elle l'est en Martinique où effectivement, il existe une activité de raffinage.

Sur une période allant du 1er janvier au 31 novembre 2008, il est donc à constater que 1,61 millions d'HI de GO et 1,13 millions d'HI de SSP sont constitués exclusivement de produits finis.

Là encore, les conséquences ne sont pas anodines.

Dans le mécanisme de variation des prix tel qu'institué par le décret de 2003 précité, le prix plancher (prix de référence) est négocié une fois par an dans sa composante « coût de production » et à chaque livraison dans sa composante « coût matière première ».

Sa révision se fait par application d'une formule qui intègre pour 63 % la variation du brut et pour 37 % la variation des produits finis importés.

Cette formule devient parfaitement inopérante dès lors que le carburant importé est quasi-exclusivement un produit fini. En tenant compte de cet élément de fait, la variation du prix plancher devrait effectuer uniquement à raison des variations des prix des produits finis importés.

3 - La part de carburant importé directement par les actionnaires de la SARA, la SARA et les importateurs indépendants

Comme il a été démontré précédemment, la Guadeloupe n'importe que des produits pétroliers finis et dont la provenance est diverse.

Rappelons pour mémoire que l'actionnariat de la SARA se compose comme suit :

[-] Total : 50 %

[-] Shell (RUBIS) : 24 %

[-] Esso : 14,5 %

[-] Texaco : 11,5 %

Si l'on se réfère aux données officielles et vérifiables que le rapporteur a pu consulter, il est clairement établi que des dizaines de personnes morales et physiques importent du carburant en Guadeloupe. Dans des quantités négligeables on retrouve des artisans boulangers ou des coureurs automobiles. A un niveau supérieur, on compte 3 compagnies de distribution de carburants qui disposent d'enseignes en Guadeloupe mais qui ne sont pas actionnaires de la SARA. Il s'agit de CAP, WIPCO et GPC. (environ 29 millions HI)

Il en va évidemment pour la SARA et ses actionnaires qui eux importent et distribuent 90 % des produits pétroliers de Guadeloupe. **Néanmoins, ce qui paraît paradoxal et attise la curiosité, c'est la part**

respective des actionnaires de la SARA et de la SARA elle-même. DâEuros"aucun pourrait imaginer que la SARA importe la totalité du carburant pour le compte de ses actionnaires alors quâEuros"il en va totalement autrement.

Importateurs	Volume (en litres)
Cap	18 517 641
Esso	126 977 934
SARA Cab	59 903 997
Rubis AG	51 954 009
Rubis Cab	9 512 027
Texaco	1 662 619
Total	183 811 210
Wipco	11 220 872
TOTAL	403 656 312

Au vu des volumes de carburants importés par la SARA sur cette période de référence (1er janvier au 31 décembre 2007) et des volumes importés par ses actionnaires, plusieurs interrogations naissent quant à la nature juridique de la SARA et des vraies relations quâEuros"elle noue avec ses actionnaires.

4 - Le rôle de la SARA en Guadeloupe et ses rapports commerciaux avec ses actionnaires.

En raison de la quantité de produits pétroliers importés par la SARA elle-même et ses actionnaires, il est opportun de sâEuros"interroger sur la nature juridique de la SARA et les services quâEuros"elle serait tenue de rendre et quâEuros"elle rend en réalité à lâEuros"égard de ses actionnaires.

Tout dâEuros"abord, compte tenu de la spécificité de son activité, la SARA relève de la catégorie de lâEuros"Entrepôt Fiscal de Stockage (EFS).

a/ De lâEuros"octroi à la SARA en Guadeloupe dâEuros"un régime dâEuros"entrepôt sous Douane au statut inadapté, en lieu et place du régime douanier applicable en la matière, câEuros"est-à-dire, lâEuros"Entrepôt Fiscal de Stockage âEuros" EFS.

La question du statut des entrepôts de produits pétroliers de la SARA en Guadeloupe interpelle à plus dâEuros"un titre. En effet, en Guadeloupe, le stockage des produits se fait sous un régime dâEuros"entrepôt douanier traditionnel, voire spécifique tandis quâEuros"en Guyane, existent des Entrepôts Fiscaux de Stockage, comme le prévoit la réglementation douanière européenne qui sâEuros"applique à lâEuros"ensemble du territoire douanier communautaire âEuros" DOM compris. Les entrepôts en lâEuros"espace dans les DOM doivent donc, relever du statut des EFS.

Or, les règles de fonctionnement de l'Euro-EFS sont beaucoup plus contraignantes que le régime Euro-entrepôt en vigueur en Guadeloupe. Elles prévoient, entre autres, la tenue d'une comptabilité des matières plus rigoureuse, des contrôles de stocks (recensements) plus strictes, les manipulations autorisées Euro! Il s'agit d'une situation particulièrement négligée, source potentielle d'irrégularités et de fraude douanière et fiscale.

Qu'en est-il réellement des contrôles des dépôts de la SARA en Guadeloupe (le barème, en langage douanier) ? Des contrôles réglementaires prévus par la législation (10 en moyenne annuelle) ? Des contrôles inopinés des services spécialisés de l'Euro-Etat ? Quand on sait qu'entre directement dans les entrepôts de la SARA Guadeloupe des produits finis communautaires mais aussi des produits finis tiers importés par différentes compagnies de distribution dont la majorité d'entre elles sont actionnaires de la SARA. Quid du rôle en la matière des autres services de l'Euro-Etat et notamment de la DRIRE ? Que dissimule le maintien en Guadeloupe, de ce régime douanier dérogatoire, voire approximatif, en lieu et place du régime douanier de l'Euro-EFS applicable en pareil cas ?

Enfin, à titre général, pourquoi les accises (impôts de consommation) ne sont pas harmonisées dans les DOM ?

NB : À noter que c'est le régime douanier de « l'Euro-usine exercée » qui est en vigueur à la SARA en Martinique, du fait de l'activité industrielle de la raffinerie.

Le régime de l'Euro-EFS permet à la SARA de stocker en suspension de taxe spéciale de consommation (TSC), d'octroi de mer et d'octroi de mer régional. C'est donc un régime dit de « privilèges de taxation ». L'ensemble des taxes ci-avant est liquidé à la mise à la consommation.

Cependant dans les faits, il apparaît que la SARA se comporte plutôt comme un entrepôt sous douanes. Cet élément se révèle fort intéressant puisqu'à la différence d'un EFS, le régime de l'Euro-entrepôt sous douanes est un régime d'exonération totale de droits et taxes.

Ainsi, les droits de douanes normalement exigibles pour les produits en provenance de pays tiers ne sont donc pas perçus.

Quel est le véritable rôle de la SARA en Guadeloupe ?

Comme nous l'avons démontré précédemment, la SARA est à la fois importateur de produits pétroliers, mais son activité principale se concentre plus vers le stockage puisque cet établissement est le seul qui dispose des équipements en Guadeloupe pour stocker les hydrocarbures en grande quantité.

Les actionnaires de la SARA importent et distribuent le carburant pour leur propre compte, mais l'Euro-entrepôt est dans les cuves de la SARA.

Le rôle de la SARA au regard de ses actionnaires (hormis l'activité de stockage) se résume à la simple déclaration en douanes par cession de la quantité de carburant sortie de ses cuves. Chaque compagnie pétrolière actionnaire ou non dispose de son propre crédit d'impôt en conséquence ; de ses obligations cautionnées déposées auprès du Receveur Régional des Douanes, et s'acquitte donc des droits et taxes en vigueur par cession auprès des services des Douanes. La SARA ne s'acquitte jamais de cette taxation pour autrui.

Aussi, la SARA ne serait qu'un prestataire de services comme le démontre par ailleurs le rapport du CESR précédent. Cette structure permet à ses actionnaires d'effectuer des économies d'échelle grâce

Prix des carburants : Un nouveau rapport accuse la SARA !

À la mutualisation des frais d'Euros"approche, mais elle a À la fois des intérêts contradictoires et conjugués À l'Euros"égard des actionnaires. Conjugés du fait de l'Euros"actionnariat commun, mais contradictoires puisque chaque entité est un importateur.

Il reste qu'Euros"une activité de la SARA, fort mconnue du public mrite quelques observations. Il est patent que la SARA est un importateur de produits pétroliers. Mais Euros"est aussi un exportateur et pas uniquement en direction de la Guyane française.

Pays de destination	Poids (kg)
France	65 233 181
France	34 027 066
Aruba	7 712 949
France	4 649 208
France	4 351 074
Trinidad et Tobago	3 715 158
Bahamas	3 561 310
France	2 760 474
Guadeloupe	2 451 943
Trinidad et Tobago	2 406 659
France	2 268 620
Avitaillement Echanges pays tiers	2 203 556
France	2 065 342
France	1 011 766
France	873 505
Avitaillement Echanges pays tiers	731 693
France	503 298
France	448 206
Avitaillement Echanges intra comm.	206 306
France	89 904
France	80 441
Avitaillement Echanges intra comm.	60 644
France	7622
France	3637
France	2537

TOTAL	141 426 099
-------	-------------

La Guadeloupe exporte donc (année de référence 2007) plus de 141 426 t de carburants, ce qui est loin d'être négligeable. Elle exporte pour des raisons évidentes en raison des besoins en avitaillement des bateaux, notamment ceux des paquebots de croisière, et pour les aéronefs qui effectuent les liaisons transatlantiques (exportation vers la France). Ces quantités sont raisonnables et transparentes.

On peut légitimement s'interroger sur les raisons qui précèdent l'export de carburants vers des destinations telles Aruba, Trinidad ou les Bahamas (17 394 t). Le rapporteur abonde dans le sens des conclusions du rapport du CESR qui indique que la Guadeloupe sert de zone de stockage et de transit de carburants.

b/ De la rupture, voire de la dilution des responsabilités au stade de la sortie des produits pétroliers d'entrepôt sous Douane par chacune des compagnies de distribution

Dans la quasi-totalité des raffineries de France hexagonale, il existe un opérateur principal, exemple TOTAL France, qui cumule à la fois les activités de raffinerie (opérateur fabricant d'usine exercée), d'entrepôt - EFS - et de Commissionnaire en Douane agréé. C'est d'ailleurs le cas de la SARA en Martinique. La loi stipule que « le titulaire de l'entrepôt fiscal est l'entrepôt agréé qui en assure l'exploitation. Il est habilité, par l'Administration des Douanes, à effectuer au nom et pour le compte des autres entrepositaires agréés dont il détient les produits, les formalités douanières et fiscales de réception, de détention, de manipulation et d'expédition de ces produits ».

En Guadeloupe, la SARA, titulaire de l'entrepôt, ainsi que les compagnies de distribution qui commercialisent, elles-mêmes leurs produits, sont-elles entrepositaires agréées ? Ont-elles souscrit, à ce titre et individuellement, un engagement (engagement général pour la SARA) cautionné auprès de la Direction Régionale des Douanes ? N'y a-t-il pas rupture ou dilution des responsabilités au niveau des sorties d'entrepôt ? La SARA assurerait-elle pas un rôle de couverture fiscale au profit des compagnies de distribution de produits pétroliers qui sont, pour la plupart, ses propres actionnaires ? Quelles sont les règles de fonctionnement de ce régime d'entrepôt bien « particulier » ?

5 - L'influence de la dilatation des carburants.

Pourtant connus de beaucoup, les effets de la dilatation des hydrocarbures demeurent souvent érudits.

Les normes internationales imposent que le carburant soit livré à 15°C.

C'est donc dans ces conditions que la SARA reçoit ses différentes livraisons et que le carburant est par la suite stocké dans des cuves frigorifiques.

Le phénomène de dilatation se produit dès la sortie des cuves.

Des études menées en Nouvelle-Calédonie par des professeurs de physique-chimie démontrent de manière non équivoque que le carburant SSP et GO subit une dilatation de l'ordre de 2 % entre 15°C et 30°C pour le SSP et environ 1,5 % pour la même variation de température pour le GO.

Ces proportions semblent parfaitement fiables si on compare les éléments d'un bon transfert (document fourni par la SARA à chaque livraison à un camion-citerne) que votre rapporteur a pu consulter, mais ne peut reproduire dans le présent rapport.

LâEuros"exemple est consternant :

[-] Un camion-citerne est livré à 15°C pour 158 079 l de SSP. Quand ce même carburant est mesuré à 30°C, le camion-citerne dispose de 161 018 l, soit 2 939 l de plus (environ + 2 %). Ce même camion-citerne est livré à 15°C pour 160 904 l de GO. A 30°C, le camion-citerne dispose de 163 000 l, soit 2 096 l de plus (environ + 1,25 %).

Ramené aux quelques 4 millions dâEuros"HI qui correspondent au volume des carburants mis à la consommation en Guadeloupe chaque année, le phénomène de dilatation est loin de comporter des conséquences anodines. A qui profite cette manne providentielle pudiquement intitulée dans le jargon du milieu à « marge collatérale » qui sont en fait des bénéfices collatéraux occultes tirés par les compagnies de distribution de produits pétroliers (à la fois, importateurs et distributeurs), des distorsions en matière de coefficient dâEuros"évaporation ?

Lors de leur mise à la consommation en Guadeloupe, les produits pétroliers, à lâEuros"exception des contingents exonérés, supportent la taxe spéciale sur les carburants (TSC), la taxe dâEuros"octroi de mer (OM) et de lâEuros"octroi de mer régional (OMR).

A leur sortie dâEuros"entrepôt au moment du dédouanement, les produits soumis aux taxes précitées sont taxés à une température de référence de 15°C comme le prévoit la loi. Ainsi, les compagnies de distribution acquittent les taxes sur base ad valorem et volumique à cette température. Or, dans les DOM, et en Guadeloupe, en particulier, les compagnies de distribution facturent leur clientèle au moment de la livraison, à une température moyenne de 25°C.

Pour faire simple, cela se traduit en général, du fait de lâEuros"augmentation de la masse volumique :

1. par lâEuros"acquiescement, par la compagnie de distribution, à lâEuros"Administration des Douanes, de 100 â - de taxes au moment du dédouanement, alors que cette même compagnie récupère et perçoit de son client 102 â - de taxes. DâEuros"où un gain de 2 â - perçu de manière occulte qui échappe à la Douane et au final aux Collectivités locales ;
 2. de la perception, de manière occulte, du produit de la vente du supplément de carburant qui en résulte.
- Serait-ce la principale justification de la multiplicité des compagnies de distribution (8 en Guadeloupe et en Martinique, 4 en Guyane) qui déclarent et commercialisent elles-mêmes leurs produits à leur sortie dâEuros"entrepôt, là où, en France hexagonale, opère un seul entrepositaire agréé ?

En complément, le présent rapporteur a axé ses investigations sur des anomalies, dont certaines ont été signalées mais non développées dans le rapport supra. Les constatations relevées suscitent de nombreuses interrogations qui devraient faire lâEuros"objet, à tout le moins, dâEuros"une prise en considération pour une vérification approfondie, par les missions dâEuros"enquête gouvernementale et parlementaire compétentes sur place.

Il sâEuros"agit notamment de ces questions :

[-] De lâEuros"octroi à la SARA en Guadeloupe dâEuros"un régime dâEuros"entrepôt sous Douane, au lieu et place du régime douanier applicable en la matière ; lâEuros"Entrepôt Fiscal de Stockage dâEuros" EFS) ;

[-] De la rupture, voire de la dilution des responsabilités au stade de la sortie des produits pétroliers dâEuros"entrepôt sous Douane par chacune des compagnies de distribution ;

Prix des carburants : Un nouveau rapport accuse la SARA !

[-] Des bénéfices collatéraux occultes tirés par les compagnies de distribution de produits pétroliers, des distorsions en matière de coefficient d'évaporation.

[-] De la clarification des bons de transfert vers la Guyane française.

[-] Des raisons de l'exonération des droits de port des pétroliers accostant en Guadeloupe.

Post-scriptum :

Principaux articles du dossier : [Prix des carburants](#) :

► [Prix des carburants - Rapport Bolliet : Wi, la Sara ka volé Nou !](#)

- Publié par [La Centrale UGTG](#) le dimanche 5 avril 2009

► [Prix des carburants : Un pré-rapport pour blanchir la SARA !](#)

- Publié par [La Centrale UGTG](#) le lundi 23 mars 2009

► [Prix des carburants : 20 millions offerts à la SARA & à TOTAL !](#)

- Publié par *Auteur extérieur* le dimanche 14 décembre 2008

► [Accord sur les prix des carburants : une véritable arnaque !!!](#)

- Publié par [Ibuka](#) le vendredi 12 décembre 2008

► [16 décembre 2008 : Gwadeloupéyen doubout kont pwofitasyon !](#)

- Publié par [La Centrale UGTG](#), le mardi 9 décembre 2008

► [Prix des carburants en Guadeloupe : Ka ki la SARA ?](#)

- Publié par [La Centrale UGTG](#) le lundi 8 décembre 2008

► [Prix des Carburants : SANS LA TWO CHÂ#710; ! FO LI BÂ#8240;SÂ#8240; !](#)

- Publié par [La Centrale UGTG](#) le samedi 6 décembre 2008

[V. LUREL en Guyane : Manipulation, DÃ©magogie & RÃ©cupÃ©ration](#)

-
- PubliÃ© par [La Centrale UGTG](#) le lundi 1er dÃ©cembre 2008

[Prix des carburants en Guadeloupe : Pou yo arÃ©tÃ© volÃ© nou !!](#)

-
- PubliÃ© par [La Centrale UGTG](#) le dimanche 30 novembre 2008

[Prix des carburants en Guadeloupe : Rapport du CESR !](#)

-
- PubliÃ© par [La Centrale UGTG](#) le samedi 18 octobre 2008

[Prix des carburants : lettre ouverte de LÃ©uros™UGTG](#)

-
- PubliÃ© par [La Centrale UGTG](#) le jeudi 9 octobre 2008

[RepÃ©res sur la formation des prix des carburants](#)

-
- PubliÃ© par *Auteur extÃ©rieur* le samedi 4 octobre 2008

[Essence : Pon moun pÃ©kÃ© kouyonÃ© nou !](#)

-
- PubliÃ© par [UTTP - UGTG](#) le jeudi 2 octobre 2008

[Formation & rÃ©glementation des prix des carburants dans les D.O.M.](#)

-
- PubliÃ© par *Auteur extÃ©rieur* le mercredi 1er octobre 2008