

<http://ugtg.org/spip.php?article2008>



# Un pétrolier indien mettra-t-il fin à la politique de Charles de Gaulle dans les DOM ?

- Actualité -



Date de mise en ligne jeudi 25 juillet 2013

---

Copyright © UGTG.org - Tous droits réservés

---

une fois de plus la question du carburant embrase les esprits en Guadeloupe. C'est déjà son prix excessif qui avait fait flamber le climat social en janvier 2009, poussant des milliers de personnes à suivre le LKP[1] dans les rues pour s'opposer à la « *pwofitasyon* » [2].

Cette fois, la configuration est différente. Ce sont les gérants de stations-service qui font entendre leur voix tandis que les consommateurs assistent médusés et quelque peu agacés au bras de fer qui les oppose au ministre de l'Outre-mer, Victorin Lurel. La situation est à ce point cocasse qu'elle mérite d'être soulignée : pendant quatre jours[3], des patrons en colère ont fait grève. Des dizaines de milliers d'automobilistes ont ainsi trouvé portes closes et, fait rarissime, des salariés n'ont pu faire leur job pour cause de cessation de travail de leur chef d'entreprise.

C'est un projet de décret initié par Victorin Lurel qui a déclenché le courroux des gérants de stations-service. En effet, selon Patrick Collé et Marc Petrelluzzi, respectivement président et vice-président de l'Organisation professionnelle des gérants de stations-service, des articles de ce texte auraient pour conséquence de « *libéraliser les prix et déstabiliser l'équilibre contractuel qui relie les gérants aux compagnies pétrolières. De plus, dans le meilleur des cas, on obtiendrait une baisse de 4 cts à la pompe soit 72 euros à l'année, c'est dérisoire* ».

Pourtant, dans une tribune diffusée le 12 juin[4], le ministre réaffirmait sa volonté de ne pas toucher aux revenus des stations-service déjà encadrés par un décret publié le 8 novembre 2010 et entendait rendre transparents les profits réalisés par les compagnies pétrolières dans les DOM : « *Le secteur des carburants a dégagé un bénéfice net après impôt d'environ 50 millions d'euros en 2011 dans la zone Antilles-Guyane et d'environ 40 millions d'euros à la Réunion et Mayotte [...]. Ce sont des sommes considérables pour un secteur très largement réglementé. Cela doit inciter les pouvoirs publics à être particulièrement exigeants en ce qui concerne la transparence des marges.* »

Lurel n'est d'ailleurs pas le seul à souhaiter plus de clarté dans ce domaine :

« *Ce qu'il faut chercher à comprendre, c'est la position des compagnies pétrolières, où elles achètent leur pétrole et à quel coût* », Elie Domota, secrétaire général du syndicat UGTG et porte parole du LKP (Lyannaj kont pwofitasyon) ;

« *Je soutiens Victorin Lurel plus que jamais car ces combats sont essentiels* », Patrick Karam, ex-délégué interministériel pour l'égalité des chances des Français d'outre-mer sous Nicolas Sarkozy ;

« *Je suis satisfait de voir l'intervention du ministre Victorin Lurel* », Didier Robert, président du conseil régional de La Réunion.

Comment concevoir qu'une démarche soutenue aussi bien par le syndicaliste Elie Domota, l'ex-membre du gouvernement Fillon, Patrick Karam, ou encore Didier Robert, président UMP du conseil régional de La Réunion, soit décriée avec une telle virulence par une profession quasi unanime ?

Pour comprendre les enjeux de cette opposition, il est important de se représenter le marché du carburant dans les DOM.

### Un marché à structure monopolistique

Si la concurrence sur le marché des hydrocarbures existe en France métropolitaine, la situation est bien différente dans les DOM. Pour les départements français d'Amérique[5], par exemple, l'essentiel de l'approvisionnement en

carburant est assuré par un opérateur unique, la Société anonyme de la raffinerie des Antilles (Sara).

Créée en 1969, en pleine Guerre froide, par la volonté du général de Gaulle, cette société devait constituer « un point stratégique de ravitaillement en produits pétroliers dans la zone Antilles-Guyane, pour en assurer l'indépendance énergétique ». La configuration géopolitique ayant complètement changé depuis l'effondrement du bloc soviétique, on est en droit de s'interroger sur les raisons qui poussent à conserver des structures conçues pour des temps aujourd'hui révolus.

La Sara, et ses actionnaires -Total (50%), Rubis (enseignes Vito et Shell 24%), Exxon (enseignes Esso 14,5%)[6] et Chevron (enseignes Texaco 11,5%)- importent et distribuent 90% des produits pétroliers de la Guadeloupe. Une situation que l'IEDOM[7], l'émanation de la Banque de France dans les départements d'Outre-mer, qualifie de quasi-monopolistique et que la société justifie en ces termes sur son site Internet : « *Il ne s'agit cependant que d'un monopole "de fait" ; cela signifie que le monopole ne résulte pas d'une quelconque exclusivité qui serait réservée à l'opérateur concerné, mais est le résultat des circonstances. Ainsi, aucune réglementation n'interdit à d'autres opérateurs de venir s'implanter aux Antilles et d'y exercer la même activité...* »

Patrick Karam admet en partie ce postulat : « *Ces marchés sont trop réduits, ça pourrait ne pas être intéressant pour d'autres sociétés de s'implanter. Et puis, il y a la question des normes.* »

En effet, les départements d'Outre-mer sont soumis aux mêmes règles européennes que la métropole. Ainsi, des contraintes réglementaires européennes (normes de pollution) ont conduit la Guyane à ne plus importer directement les carburants automobiles de ses voisins producteurs (Trinidad-et-Tobago ou Venezuela). Elle est donc approvisionnée depuis 2007 par la Société anonyme de raffinerie des Antilles qui importe pour raffinage le pétrole brut depuis l'Europe du Nord ou le Venezuela[8]. L'importante augmentation des prix du carburant, qui a résulté de cette mise aux normes européennes, est d'ailleurs à l'origine des mouvements sociaux de 2008 en Guyane.

A la Réunion, la situation est à peu de chose près identique. L'île n'étant pas dotée d'une raffinerie, elle est approvisionnée directement de Singapour par un bateau dédié, affrété en commun et à tour de rôle, par l'un des quatre importateurs locaux (Total, Shell, Chevron et Tamoil).

Le système est le même que pour les départements français d'Amérique, à savoir que c'est une compagnie pétrolière qui se charge, pour le compte des autres pétroliers distributeurs, de négocier le prix des carburants qui seront ensuite importés. Ainsi, chaque société importatrice achète auprès de la raffinerie ses propres quantités de carburant, qui sont transportées puis stockées de manière indifférenciée en attendant qu'elles soient revendues aux filiales locales. Le stockage est assuré par la Société réunionnaise de produits pétrolier (SRPP) détenue conjointement par Total et Shell.

â€" -

Qu'on ne s'y trompe pas, la diversité des intervenants ne doit pas masquer la structure monopolistique de ce marché. Une configuration qui a poussé le président du conseil régional de la Réunion à interpeller l'Etat dès le début de l'année 2012 « dans le cadre de nos propositions régionales pour la lutte contre les monopoles et pour le pouvoir d'achat des Réunionnais. En juin 2012, nous avons présenté une motion en séance plénière de la Région pour, de nouveau, demander à l'Etat d'abroger le décret de 2010, qui fixe les modalités des carburants. [...] Les prix plafonds des hydrocarbures sont fixés par l'Etat depuis des années dans les DOM, et ce dans un système où les autorités n'ont pas toutes les données nécessaires à une analyse parfaite des constituants des coûts présentés ».

### Des prix jugés abusifs

Bien que la fixation des prix plafonds du carburant à la pompe soit déterminée par le préfet en fonction de critères régis par le décret du 8 novembre 2010, des voix s'élèvent pour contester leur bien-fondé. « En Guadeloupe, nous avons moins de taxes sur le carburant qu'en métropole et pourtant les prix sont plus élevés. Là où les compagnies réalisent une marge du 10% en métropole, ici c'est 30% environ », regrette Elie Domota.

Les représentants de l'intersyndicale des gérants de stations-service, quant à eux, ruent dans les brancards et crient à en perdre la voix que le prix du carburant est moins cher dans les DOM qu'en métropole alors qu'ils ont des coûts de personnels plus importants. Qui croire ?

Il est vrai que les stations-service des départements français d'Amérique supportent des coûts en personnel supplémentaires par rapport aux self-services de l'Hexagone. Dans les DOM, des personnes remplissent votre réservoir (un millier d'emplois en Guadeloupe). Toutefois, l'argument du prix à la pompe est difficilement recevable.

Des prix ne sont comparables que s'ils sont formés des mêmes éléments. Dans le cas présent, les taxes (TIPCE et TVA) appliquées en métropole sont de nature différente et supérieures en proportion à celles pratiquées dans les DOM. Et après vérification des données officielles de juin 2013, le prix de vente hors taxe est effectivement supérieur dans les DOM.

Dans la mesure où les profits des stations-service sont encadrés par le décret de 2010, ce sont donc bien ceux de la Sara (pour les Antilles-Guyane), de la SRPP (pour la Réunion) et des compagnies pétrolières qui sont sujets à caution.

A la Réunion, Didier Robert regrette qu'on ne puisse traiter en toute transparence avec les pétroliers :

*« Vous savez, la collectivité s'est attaquée à la problématique par exemple du coût de la bouteille de gaz en 2012, en subventionnant la bouteille de gaz et en gelant les prix des carburants pendant quatre mois, le temps d'obtenir par une négociation partenariale avec la SRPP, une véritable transparence et une remise à niveau des prix pratiqués à la Réunion. Cette solution ne fonctionne pas, les intérêts sont par trop divergents, c'est un jeu permanent dans l'asymétrie d'information. »*

â€" -

C'est justement cette difficulté à lever le voile sur les comptes des pétroliers qui pousse les Domiens à douter de la légitimité des prix pratiqués. Aussi, le ministre de l'Outre-mer souhaite de la transparence sur l'origine des carburants fournis et sur les profits des compagnies pétrolières. Une démarche que Patrick Karam soutient de toutes ses forces :

*« Les pétroliers ont des revenus garantis contractuellement par l'Etat, il est normal qu'il y ait transparence sinon, on doit faire jouer la concurrence. La décision du ministre est responsable et courageuse et montre son souci des deniers publics. »*

*« Ce qu'il faut chercher à comprendre, c'est la position des compagnies pétrolières, où elles achètent le brut et le carburant et à quel coût ? »,* affirme de son côté le porte parole du LKP.

Faire la lumière sur les circuits d'approvisionnement, établir une traçabilité des produits pétroliers qui garantisse au consommateur qu'il paie son carburant au meilleur prix, voilà la demande faite par de nombreux acteurs de la vie économique et sociale dans les Dom.

## Un pétrolier indien mettra-t-il fin à la politique de Charles de Gaulle dans les DOM ?

Dans un complément au rapport du Conseil économique et social régional, adressé au président du conseil régional de la Guadeloupe (il s'agissait alors de Victorin Lurel), le syndicaliste CGTG[9] Jean-Marie Brissac écrivait en 2009 :

*« L'analyse des quantités de pétrole en provenance de pays tiers tels les USA, Iles Vierges (USA), Aruba, Venezuela, Sainte-Lucie, Trinidad, ( 376.470 tonnes, soit 41,64%) désoriente 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. Au surplus, s'agissant d'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. »*

Des arguments que les représentants de la Sara réfutent avec la plus vive ardeur, rappelant les différents audits auquel la société s'est soumise : *« Nous avons fait l'objet de cinq rapports, personne n'a rien trouvé d'anormal, on a du mal à comprendre quand on nous dit que la transparence n'est pas faite. »*

Quant aux critiques portant sur l'origine du pétrole et le prix de vente du carburant, la société rappelle qu'elle se fournit « dans la mer du nord exclusivement, on n'importe plus de pétrole en provenance du Venezuela. Quant aux prix de ventes, ils sont déterminés par le préfet, le 1er de chaque mois ».

Une question reste toutefois en suspens : dans la mesure où, en réalité, le projet de décret pointe essentiellement les profits de la Sara et des compagnies pétrolières, pourquoi les gérants de stations-service sont-ils montés au créneau ?

### Des gérants aux ordres ?

En métropole comme dans les DOM, les stations-service sont des sociétés dirigées par des gérants liés à la compagnie pétrolière par un contrat de location-gérance. Les murs étant la propriété des compagnies, ces dernières perçoivent un loyer au titre de leur exploitation. Le gérant a pour mission de faire croître sa petite entreprise mais aussi de développer le chiffre d'affaires et soigner l'image de la marque qu'il représente.

Il suffit d'une courte discussion avec les gérants guadeloupéens pour comprendre qu'ils sont sur le fil du rasoir. D'autant que la concentration des stations-services[10] sur un territoire aussi réduit conduit à une division « du gâteau » en toutes petites parts. C'est leur vulnérabilité vis-à-vis des compagnies, notamment, qui fait dire à Elie Domota que « les compagnies ont droit de vie ou de mort sur les stations ».

â€" -

Aussi, la question de l'indépendance des gérants dans ce conflit se pose-t-elle : « Je ne fais pas la confusion entre les stations et les pétroliers, mais il est très curieux que les stations se soient solidarisées », déclare Patrick Karam. Pour l'ancien délégué interministériel, leur attitude peut s'interpréter de deux façons :

*« Soit il y a de véritables bénéficiaires industriels et les pétroliers ont peur que cela se voit, soit les stations sont fragilisées et en situation difficile, dans ce cas elles ne voient pas à très long terme. »*

Et Elie Domota d'ajouter :

*« Les gérants prétendent qu'ils veulent sauver l'emploi, mais dès qu'il y a une grève des salariés, ils ne se gênent pas pour faire appel à des auto-entrepreneurs pour les remplacer [...], on ne veut juste pas dire d'où viennent les*

*bénéfices. »*

Bien sûr, les regards se tournent du côté de la Sara qui rejette l'idée même de pressions exercées par elle tout en réaffirmant l'indépendance des gérants de stations-service :

*« Nous sommes tous dans la même filière, mais nous n'avons pas de relations. Ils ont leur propre calendrier avec des contraintes qui leurs sont spécifiques. »*

Cependant, la lettre adressée par le Groupement des gérants de stations-service de Guyane (GGSSG) au ministre de l'Outre-mer[11] montre bien que l'indépendance n'est pas si totale que cela :

*« Nous voyons dans l'application de ce décret la déstabilisation de notre métier, par la pression qu'il générera sur les compagnies pétrolières avec lesquelles nous sommes en relation commerciale. [...] En effet, vouloir réduire leur marge de gros impliquera, tel qu'ils nous l'ont déjà clairement déclaré, la suppression de nos contrats de location-gérance, et nous le savons, par voie de conséquence, la suppression des pompistes assurant le service de fourniture du carburant au détail. »*

En d'autres termes, les gérants ne sont pas prêts à faire les frais de l'antagonisme Etat-pétroliers et à être sacrifiés sur l'autel de la transparence. Notons tout de même que les pétroliers qui font valoir leur capacité à supprimer les contrats de locations-gérance -avec pour conséquence de pousser les gérants à faire grève pour sauver leur statut- sont précisément les actionnaires de la Sara.

### **Un décret mort-né ?**

Pour beaucoup, le projet de décret de Victorin Lurel vient répondre à un véritable besoin. Didier Robert considère, par exemple, que « le décret vise une plus grande transparence sur les mécanismes et la fixation des prix » ; il est aussi la reconnaissance implicite de la difficulté qu'ont les autorités à exploiter les informations fournies par les pétroliers.

Toutefois, dans des départements aussi sinistrés sur le plan de l'emploi, les arguments soulevés par les gérants de stations-service sur la disparition possible des pompistes fait réfléchir le chef du gouvernement. D'ailleurs la rencontre qui devait avoir lieu entre le ministre de l'Outre-mer et les gérants de stations-service, le 4 juillet, a été reportée sine die. Le 28 juin, Jean-Marc Ayrault a assuré qu'aucun décret sur le carburant ne serait publié sans un large consensus. On peut donc craindre que le décret ne voie le jour qu'avec des modifications qui en amoindriront l'efficacité et la portée. C'est d'ailleurs ce qui pousse Elie Domota -pessimiste ou lucide- à rappeler que « Yves Jégo[12] avait déjà essayé. Ça lui a coûté sa place. Lurel essaie aujourd'hui, mais une fois que les lobbies vont monter au créneau, il y aura des amendements et tout sera comme avant ».

De plus, même s'il représente une avancée considérable, « ce décret ne règlera pas tout en la matière, affirme Didier Robert, tant que subsistera une situation de monopole ou d'oligopole ».

C'est la raison pour laquelle le président du conseil régional de La Réunion cherche également d'autres moyens de faire baisser les prix du carburant en créant notamment un circuit concurrent :

*« Oui j'ai en effet signé une lettre d'intention avec Indian Oil, acteur majeur dans le monde des pétroliers, afin de mettre en synergie dans le cadre d'une joint venture, un nouveau circuit d'importation d'hydrocarbures pour La Réunion dans un premier temps, et pourquoi pas pour d'autres pays de la zone. Les pouvoirs publics ont la*

responsabilité d'être réellement partie prenante dans la chaîne d'approvisionnement et de distribution, afin de faire coïncider les intérêts du partenaire Indian Oil (entreprise sous contrôle de l'Etat indien) et l'intérêt général des Réunionnais ; c'est précisément le sens de la démarche de notre collectivité avec Indian Oil. »

Il faudra suivre cette initiative singulière pour en connaître ses effets concrets sur le porte-monnaie des consommateurs domiens.

### Harry Eliézer

â€" -

[1] *Lyjannaj kont pwofitasyon*, en français « Collectif contre l'exploitation outrancière ».

[2] *L'exploitation outrancière*.

[3] *Du 24 juin au 28 juin 2013*.

[4] *Paru dans France Antilles Guadeloupe/Martinique et France Guyane*.

[5] *La Sara importe du carburant en Guyane depuis 2007*.

[6] *On s'attend à ce que Sol Petroleum qui a acquis les stations Esso au 1er juillet 2013 prenne la place d'Exxon*.

[7] *Institut d'Emission des Départements d'Outre-Mer - Rapport annuel 2011 de l'IEDOM Guadeloupe chapitre III, section 4.2.1 « Les hydrocarbures »*.

[8] *Rapport annuel 2012 de l'IEDOM Guyane chapitre III, section 6.2 « les énergies fossiles »*.

[9] *Confédération générale du travail de la Guadeloupe. Retourner à l'article*

[10] *La Guadeloupe compte 105 stations-service pour une superficie de 1.624 km<sup>2</sup> et la métropole moins de 12.000 pour 547.030 km<sup>2</sup>*.

[11] *Lettre du GGSSG adressée à Victorin Lurel le 23 juin 2013*.

[12] *Yves Jégo, Secrétaire d'Etat chargé de l'Outre-mer dans le second gouvernement Fillon, de mars 2008 à juin 2009, il a attribué son éviction aux pressions du patronat béké*.