



**APPROVISIONNEMENT EN CARBURANTS ET ENERGIES
DES DEPARTEMENTS FRANÇAIS D'AMERIQUE**

Relevé de conclusions de la mission ANACT
établi au 30 juin 2010

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	III
ELEMENTS DE CONTEXTE.....	V
METHODE.....	VII
- Sources d'information	
- L'élaboration de scénarios et l'identification des risques	
- Une grille de lecture de l'approche par risques	
SCENARIO N°1 IMPORTATION TOTALE OU PARTIELLE DE CARBURANTS SUR LA SONE CARAÏBES.....	VIII
- Une seule raffinerie identifiée	
- Envisager des contrats de fourniture	
- En conclusion	
SCENARIO N°2 IMPORTATION TOTALE DE CARBURANTS EN PROVENANCE D'EUROPE.....	X
- La question des spécifications	
- Disponibilité des différents produits à moyen terme	
- Estimation du coût de fermeture de la raffinerie	
- L'arrêt de l'activité de raffinage nécessiterait la transformation du stockage de brut en stockage de produits	
- Impact social de la fermeture	
- Impact économique de la fermeture	
- Impact sur les prix de détail	
- En conclusion	
SCENARIO N°3 STATU QUO POUR L'APPROVISIONNEMENT.....	XV
- le système d'approvisionnement des DFA est organisé autour de la SARA.	
- La SARA détient de fait le monopole d'importation et de stockage	
- Une situation monopolistique de fait qui légitime l'intervention publique en matière de fixation des prix	
- La situation actuelle doit pouvoir évoluer notamment au regard des conditions de transparence et d'interdépendance des territoires	
- En conclusion	
DOCUMENTS ANNEXES.....	XIX
Document 1 :Lettre de mission.....	XX
Document 2 : Comité des parties prenantes.....	XXII
Document 3 : Cahier des charges de l'appel d'offres appui à la mission.....	XXIV

INTRODUCTION

Par lettre en date du 22 janvier 2010, les Ministres en charge de l'Outre-mer et du Travail ont confié à l'ANACT une mission relative au mode d'approvisionnement en carburants des trois départements français d'Amérique et donc sur l'avenir de la raffinerie SARA (Société Anonyme de Raffinage des Antilles) basée en Martinique.

Cette mission a été menée par MM. J-B. Obéniche, directeur, et J-P. Peulet, responsable de département. Entre les mois de janvier et juin 2010, l'ANACT s'est rendue à trois reprises dans les départements français d'Amérique. Ont été entendus :

Pour les institutions territoriales de la Guadeloupe :

- M. Victorin Lurel, Président de la Région ;
- M. Jocelyn Mirre, Vice-président de la Région ;

Pour les institutions territoriales de la Guyane :

- M. Rodolphe Alexandre, Président de la Région Guyane ;
- M. Alain Tien-Liong, Président du Conseil général de Guyane ;
- M. Fabien Kanavy, Vice-président du Conseil général de Guyane ;
- M. Marie-Joseph Pinville, Directeur de cabinet du président de la région Guyane jusqu'en mars 2010 ;

Pour les institutions territoriales de la Martinique :

- M. Serge Letchimy, Président de la Région Martinique ;
- M. Claude Lise, Président du Conseil Général de la Martinique ;
- M. Alfred Marie-Jeanne, Président de la Région Martinique jusqu'en mars 2010 ;

Personnalités qualifiées et parties prenantes (par ordre alphabétique) :

- M. Eric Alexandre, Transports Alexandre ;
- M. Serge Aribo, UGT Martinique et collectif carburant ;
- M. André Armougon, Secrétaire général de la SARA ;
- M. Raphaël Bordelais, Entreprise Bordelais Raphaël ;
- M. Michel Branchi, économiste ;
- M. Jean-Marc Carassus, gérant de station service en Guyane ;
- M. Patrick Collé, intersyndicale des Gérants de station service de Guadeloupe, Martinique et Guyane ; président de l'OPGSS en Guadeloupe ;
- Mme Corinne Concy, Déléguée générale de la CGPME Martinique ;
- M. Florian Cousineau, société Rubis Antilles Guyane, Président du groupement professionnel de l'industrie du pétrole (GPP) ;
- Mme Marie Denise, association départementale des consommateurs de la Martinique (ADCM) ;
- Mme Sylvie Désert, Présidente de l'association des gérants de stations-service de Guyane ;
- M. Elie Domota, Porte-parole du LKP ;
- M. Marcel Dongar, fédération régionale des associations de consommateurs (FRAC) ;

IV

- M. Jean-Marie Gabriel, CGT Martinique et collectif carburant ;
- M. José Gaddarkhan, Président de la Guadeloupe Petroleum Company (GPC) ;
- Mme Eliane Germont, Directrice adjointe EDF Martinique ;
- M. Yves Icare, Président de l'association AFOC Guyane.
- M. Philippe Jaurey, Total Caraïbes, Groupement Professionnel de l'Industrie du Pétrole (GPP) ;
- M. André Kiener, Directeur général EDF Martinique ;
- M. Eric Lezin, société de transport de gaz (STGL) ;
- M. David Marion, Directeur de la SARA ;
- M. Alain Mess, Président du groupement des pétroliers indépendants ;
- Mme Diane Montronse, Présidente du syndicat des gérants de stations-service de la Martinique ;
- M. Didier Payen, CESR Guadeloupe et membre de l'observatoire des prix ;
- M. Marc Petrelluzzi, Vice-président de l'OPGSS en Guadeloupe ;
- M. Jean-Pierre Ponsar, Expert comptable, Commissaire aux comptes ;
- Mme Joëlle Prevot-Madère, Présidente de la CGPME Guyane ;
- M. Jean-Claude Ouka, CDMT et collectif carburant ;
- M. Erick Rapon, représentant de l'intersyndicale SARA ;
- M. Alexandre Richol, Président de la CGPME Martinique ;
- M. Jean-Marc Tenesson, Délégué général du comité professionnel des stocks stratégiques pétroliers (CPSSP) ;

Pour l'Etat :

- Mme Nathalie Homobono, Directeur général de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes ;
- Mm Virginie Beaumeunier, Rapporteuse générale de l'Autorité de la Concurrence ;
- Mme Anne Bolliet, Inspectrice générale des finances ;
- M. Daniel Ferey, Préfet de la Guyane ;
- M. Lionel Lemoine, SGAR de la préfecture de Guyane ;
- M. Jean-Luc Fabre, Préfet de la Guadeloupe ;
- M. Jean-René Vacher, Secrétaire général de la préfecture de Martinique ;
- M. Roland Aymeric, DRCCRF.

Les membres de la mission leur expriment à tous leurs remerciements pour leur apport aux travaux. Ils saluent également les associations régionales pour l'amélioration des conditions de travail de Guyane, Guadeloupe et Martinique pour leur contribution dans l'organisation des rencontres.

ELEMENTS DE CONTEXTE & CARACTERISTIQUES DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Autour de la question des carburants et de leur prix, dans les départements de Guadeloupe, Guyane et Martinique, se cristallisent des questions de pouvoir d'achat, comme l'illustrent les conflits sociaux du début de l'année 2009.

Aujourd'hui, les grossistes des trois départements concernés s'approvisionnent en carburants raffinés auprès de la SARA. La SARA comprend une raffinerie et un système de stockage, avec un outil principal implanté en Martinique, créé à l'initiative de l'Etat en 1971, pour des questions d'indépendance énergétique et de développement économique.

Les grossistes Guyanais s'approvisionnent auprès de la SARA depuis 2007 seulement, à la suite d'une décision de justice imposant la distribution de carburants aux normes européennes sur le territoire.

L'ensemble des capacités de stockage existantes est détenu et opéré par la SARA, qui dispose d'un monopole de fait sur les trois départements. Les produits stockés sont la propriété de la SARA en Martinique et en Guadeloupe, mais pas en Guyane où ce sont les opérateurs qui détiennent les stocks.

Les obligations de stockage stratégique, celles-ci ne sont pas atteintes depuis plusieurs années. Cette situation est notamment due à l'absence de la SAGESS dans les DFA, ainsi qu'au fait que la SARA n'a pas d'obligation de stockage, cette obligation étant faite aux entités réalisant la mise à la consommation.

Le prix des carburants est régulé par l'État. Le prix maximal de détail est fixé par arrêté préfectoral dans le cadre d'un décret, sur la base notamment du coût de revient du carburant « sortie SARA », du montant des taxes locales, des marges de gros et de détail.

La Raffinerie produit 0,8 millions de tonnes, ce qui en fait une micro raffinerie, en deçà des standards internationaux. La SARA importe également du carburant raffiné, en complément, pour satisfaire la demande.

270 personnes environ travaillent directement à la SARA, 600 en intégrant la sous-traitance. La SARA constitue le principal outil industriel de Martinique et propose des débouchés d'emplois avec un niveau élevé de compétences

Le rapport de l'Inspection des finances de 2009 chiffre à 15 à 19 cents/l pour l'essence et 7 à 9 cents/l pour le gazole le surcoût « sortie SARA » par rapport à une importation de produits finis issus d'Europe. Le rapport Fair-Links de 2010 confirme cet ordre de grandeur pour la Guyane. Les éléments fournis par Syndex à la mission ANACT également.

Toutefois, les coûts opératoires de l'usine ne sont répartis que sur l'essence et le gazole : ni les GPL, les FOD ou Fuels industriels n'y participent. Ce qui renchérit les prix essence et gazole « sortie SARA » d'environ 5 cents/l.

La SARA approvisionne également des clients industriels, notamment EDF, avec du Fuel et d'autres dérivés du raffinage. En Martinique, depuis la fin de l'année 2009, EDF est réquisitionné pour acheter le FOD issu du processus de raffinage de la SARA à un prix administré, comme proposé par le rapport des inspections afin de réduire le surcoût des prix de l'essence et du gazole (cf. § précédent).

Pour ce qui est du FOD, du carburéacteur ou du jet fuel, la SARA n'est pas la seule source d'approvisionnement sur la zone.

A la Réunion, où il n'existe pas de raffinerie, les produits pétroliers sont importés (zone Singapour). La comparaison des prix au détail entre 2005 et 2008 montre des prix de l'essence de la Réunion supérieurs de 5 à 12 cents/l à ceux de la Martinique (hormis quelques mois, toujours dans le second semestre).

En Guadeloupe et en Guyane, de nombreux responsables politiques et sociaux locaux souhaitent un approvisionnement en carburants indépendant de la SARA, voire indépendant des deux autres territoires.

Le Grenelle de l'environnement remet en question les émissions de CO₂ et fixe, dans le cadre d'un programme d'action spécifique aux collectivités d'outremer, un objectif d'autonomie énergétique par le biais de la maîtrise des consommations et le recours aux énergies renouvelables.

METHODE

Sources d'information

Outre l'audition d'élus, de personnalités qualifiées et parties prenantes aux questions d'approvisionnement des départements français d'Amérique en carburants et énergies, la mission s'est appuyée sur plusieurs documents :

- Rapport Inspection générale des Finances 2008-M-082-03 de mars 2009 ;
- Avis de l'autorité de la concurrence 09-A-21 du 24 juin 2009
- Rapport d'information parlementaire n° 1885 du 23 juillet 2009 ;
- Rapport ARACT Martinique d'octobre 2009 ;
- Rapport Fair Links pour la CGPME Guyane de février 2010 ;
- Décrets de fixation des prix ;
- Statistiques de prix, sortie SARA ;
- Statistiques importations dans l'île de la Réunion.

L'ANACT a, par ailleurs, sollicité une expertise en appui afin d'approcher simultanément les questions pétrolières et leurs impacts économiques et sociaux. Le cahier des charges de l'appel d'offres (voir annexes) a été préalablement soumis pour avis à des personnalités parties prenantes des trois territoires. A la suite de l'appel d'offres, le cabinet SYNDEX, représenté par MM. B. Emeriau et J-F. Poupard, a été sélectionné.

Au mois de juin 2010, l'ANACT a réuni un Comité des parties prenantes, regroupant des personnalités issues de chacun des territoires afin de recueillir une expression croisée sur la présentation de scénarios possibles d'approvisionnement en carburants.

L'élaboration de scénarios et l'identification des risques

Les travaux de l'ANACT ont consisté en l'exploration de trois principaux scénarios relatifs à l'approvisionnement en carburants des territoires :

- un scénario d'importation totale ou partielle de carburants sur la zone Amériques / Caraïbes ;
- un scénario d'importation de carburants en provenance d'Europe ;
- un scénario de statu quo pour l'approvisionnement.

L'objet d'une scénarisation est de pronostiquer les situations possibles ou probables à court et moyen terme et d'identifier les risques liées à ces situations. Cette approche par risques a pour ambition contribuer au mieux aux prises de décision relatives au dossier de l'approvisionnement en carburants et à l'identification de pistes de travail complémentaires.

Une grille de lecture de l'approche par risques

Pour permettre une comparaison des scénarios entre eux, il est nécessaire de retenir une grille de lecture des différents enjeux du dossier de l'approvisionnement en carburants des DFA. La lettre de mission de l'ANACT précise ces enjeux :

- le coût des carburants, le pouvoir d'achat et la concurrence ;
- l'emploi et le développement économique local ;
- la sécurité d'approvisionnement ;
- l'environnement et la santé.

SCENARIO N°1**IMPORTATION TOTALE OU PARTIELLE DE CARBURANTS SUR LA ZONE CARAÏBES**

Les raffineries aujourd'hui présentes dans la zone Caraïbes et Venezuela produisent à destination de deux marchés : les marchés locaux, sur des qualités de produits très éloignées des normes européennes, et les USA, dont les spécifications, si elles sont plus proches de celles en vigueur dans l'UE, ne sont toutefois pas identiques.

Les raffineries vénézuéliennes souffrent de taux de fiabilité médiocres liés au manque d'investissements et aux conflits sociaux de ces dernières années chez PDVSA. Le Venezuela, pour pallier ces insuffisances, a d'ores et déjà recours lors de périodes de tension, à des imports en provenance de Trinidad ou Ste Croix (Iles Vierges).

Des annonces de constructions neuves ou d'amélioration de capacités existantes ont été faites par le Venezuela ces dernières années, mais ne sont – à notre connaissance – pas confirmées officiellement, voire sont reportées (cas de la raffinerie de Curaçao). Le rapport de l'Inspection des finances évoque un délai de 6 à 8 ans pour l'alignement sur les normes US et de 10 ans pour les normes européennes.

Une seule raffinerie potentielle identifiée

La seule raffinerie identifiée qui pourrait permettre un approvisionnement dans le futur est celle de Petrotrin à Trinidad et Tobago : elle investit actuellement dans de nouvelles unités qui les rapprocheraient des spécifications européennes. Les dirigeants de Petrotrin auraient indiqué à des représentants guyanais que la raffinerie pourrait les fournir à partir de fin 2010 en essence aux normes européennes.

Cette fourniture ne concernerait toutefois que le seul produit « essence » et uniquement la Guyane, et non les autres DFA.

Les nouvelles normes européennes sur l'incorporation des biocarburants nécessiteront la fabrication de bases essences spécifiques (permettant l'incorporation), plus coûteuses à produire que les bases « classiques ».

La raffinerie sera-t-elle prête à produire ces bases dans les quantités souhaitées, sachant que cela nécessite une logistique spécifique (notamment au niveau du stockage) ?

Envisager des contrats de fourniture

Dans tous les cas de figure, ce scénario nécessiterait de passer des accords durables de fourniture avec la raffinerie, l'achat de cargaisons spots paraissant trop risqué avec un seul fournisseur.

Pourquoi passer des contrats de fourniture ? Un exemple récent avec Petrotrin.

- Petrotrin, du fait de l'existence d'accords, sert aujourd'hui en priorité le Venezuela ;
- La situation du Carburacteur est a priori meilleure du fait du caractère international de la norme en vigueur ;
- Le Jet A1, utilisé pour les vols internationaux, est produit par toutes les raffineries de la zone ;
- Toutefois, sa disponibilité est moins évidente que pour le Jet A (réservé aux vols locaux effectués à plus basse altitude) et des tensions peuvent ainsi apparaître lors des pointes de trafic aérien ;
- La raffinerie Petrotrin, sollicitée par la SARA, a récemment refusé de fournir du produit, en raison de la priorité accordée au Venezuela.

Ainsi, dans un scénario d'abandon de l'activité de raffinage de la SARA, la passation de contrats d'approvisionnement paraît indispensable.

Les GPL sont disponibles sur la zone, mais la question du passage de l'actuel mélange « bupro » butane/propane à du butane pur devrait être étudiée pour son impact possible sur les brûleurs.

La disponibilité de FOL sur la zone ou importé ne poserait pas de difficulté à EDF en cas de fermeture de l'activité de raffinage de la SARA.

La disponibilité de FOD en revanche pourrait être plus problématique. En 2009, l'arrêt de la raffinerie d'Aruba a entraîné des tensions sur ce produit dans la zone. Celles-ci se sont résorbées durant l'année, du fait du contexte crise économique (la consommation de FOD étant liée à l'activité industrielle). En cas de reprise de l'activité, les tensions pourraient apparaître de nouveau.

En conclusion

Ce scénario semble le moins probable à court terme puisqu'il ne répond pas à l'enjeu de la sécurité d'approvisionnement :

- Aucune raffinerie ne produit de carburant aux normes européennes sur la zone ;
- Des investissements nécessaires au passage aux spécificités européennes et qui seraient consentis pour approvisionner le seul marché guyanais, voire le marché antillais semblent improbables face à l'étroitesse de ces marchés, seuls consommateurs locaux de carburants aux normes européennes ;
- Un tel investissement ne serait rentable qu'en cas de passage des USA aux normes européennes ; cela semble improbable à court terme, à moins d'un accord international harmonisant les normes.

Toutefois, en cas de disponibilité de carburants correspondant aux normes, le coût des carburants serait nettement réduit, puisque produit sur zone dans des unités conformes aux standards internationaux et sans coût de fret excessif ; une contractualisation de long terme serait nécessaire avec les fournisseurs afin de garantir un approvisionnement constant. Cette contractualisation renchérirait de quelques cents le coût des produits.

SCENARIO N°2**IMPORTATION DE CARBURANTS EN PROVENANCE D'EUROPE**

Des importations depuis l'Europe ont déjà lieu pour pallier l'insuffisance des productions de la raffinerie SARA à couvrir la totalité de la demande des trois DFA. Ces importations proviennent d'Europe, pour les raisons évoquées précédemment sur l'absence d'alternative actuelle sur zone.

La question des spécifications

Les spécifications « été » sont nécessaires toute l'année dans les DFA. En hiver, ces spécifications sont non disponibles en Europe, sauf via une fabrication « à façon » possible, mais à un coût majoré.

Restructuration attendue de l'outil de raffinage européen

- La hausse des prix du pétrole de 2008 et la récession économique ont fortement impacté la consommation de produits pétroliers sur le bassin atlantique (Europe Ouest + USA) ;
- Parallèlement, l'année 2009 a vu la mise en service de nouvelles unités de grande capacité en Asie, dont certaines sont surdimensionnées pour les besoins actuels (en prévision de l'accroissement de la demande locale) et écoulent en Europe ces surcapacités « temporaires » (cas de la raffinerie indienne Reliance de Jamnagar) ;
- Cette situation a engendré une chute brutale des marges de raffinage et une forte dégradation des résultats des pétroliers sur ce segment ;
- Avec deux conséquences : la mise en œuvre de fermetures d'unités et le gel de projets de construction ou d'agrandissement.

Disponibilité des différents produits à moyen terme

- La fermeture de capacités de raffinage va entraîner une diminution des capacités d'essence excédentaire, sans compromettre des exportations vers les DFA, la consommation d'essence poursuivant son recul en Europe ;
- La situation paraît plus problématique pour le gazole et le FOD, dont le déficit va s'amplifier avec l'accroissement de la demande et les nouvelles spécifications (diminution de la teneur en soufre des soutes maritimes), tandis que les fermetures d'unités diminueront la disponibilité de produit ;
- De ce fait, les importations actuelles en provenance de Russie ne suffiront plus probablement à assurer l'équilibre offre / demande européen. Cette situation sera palliée par des importations en provenance du Moyen-Orient où d'importantes unités sont en construction ;
- En cas de situation d'approvisionnement totalement importé pour les DFA, il paraîtrait donc plus prudent de baser les taux de fret futurs sur la base de trajets Moyen-Orient/Antilles plutôt que Europe/Antilles, ce qui se traduira par un surcoût par rapport aux simulations actuelles.
- Idem pour le carburéacteur pour lequel le déficit européen actuel risque d'augmenter.

Création d'un stockage intermédiaire de produits en Martinique ?

- Le rapport Fair links a étudié l'option d'un approvisionnement par bateaux de grande taille, stockage intermédiaire en Martinique et éclatement sur les autres départements ;
- L'étude intègre le coût de passage mais ne précise pas si cela inclut le coût du capital immobilisé ni la nécessité de prévoir une couverture contre les variations de cours : ceci entraînerait un renchérissement de 1 à 1,5 % de la valeur du produit stocké ;
- Fair Links ne recommande cette option mais plutôt un approvisionnement de la Guyane en direct depuis l'Europe dans un premier temps puis à terme en local ;
- De plus, ce scénario nécessiterait non pas la mise sous cocon de la raffinerie comme indiqué, mais sa fermeture pure et simple ;
- Une mise sous cocon signifie un redémarrage ultérieur potentiel tandis que le stockage nécessiterait la destruction des bacs de brut, ce qui rend impossible un redémarrage ultérieur ;

Par ailleurs, les conditions locales (environnement très corrosif) ne se prêtent pas à une mise sous cocon, ou nécessiterait un coût de maintien important.

Estimation du coût de fermeture de la raffinerie

Le rapport de l'Inspection des finances mentionne une estimation, réalisée par Total, de 123 M€, datant de 2002. Ce chiffre n'a pas été confirmé par la SARA, qui n'a pas réalisé d'étude permettant un chiffrage précis pour son compte propre.

Il conviendrait d'actualiser ce chiffre, et de savoir comment il a été calculé, les coûts de fermeture variant fortement en fonction des conditions de dépollution du site.

Toutefois, un montant de 200 M€ intégrant les indemnités des salariés, le démantèlement des unités, ainsi que la perte comptable liée à l'arrêt d'unités non amorties, pourrait être un minimum, sans préjuger des coûts liés à d'éventuels conflits sociaux, ou du coût réel des travaux de dépollution.

L'arrêt de l'activité de raffinage nécessiterait la transformation du stockage de brut en stockage de produits

Les capacités totales sont de 276 000 m³ de produits et de 162 000 m³ de brut :

- 116 000 m³ de produits et 162 000 m³ de brut en Martinique
- 103 000 m³ de produits en Guadeloupe
- 57 000 m³ de produits en Guyane (dont 6 000 m³ sous cocon au Larivot)

Le montant de cette transformation reste à préciser, mais se chiffrerait en dizaine de millions d'euros :

- A titre indicatif, le CPSSP envisage la création de dépôts pour remédier à la situation d'insuffisance de stockage stratégique. Deux projets sont en phase d'étude en Guadeloupe ; un premier projet concernerait un stockage de 48 000 m³ à Jarry (Guadeloupe), en extension de l'actuel dépôt opéré par la SARA ; un second projet (Guadeloupe également) pourrait émerger dans les mois qui viennent, pour un volume supplémentaire de 30 à 40 000 m³.
- Ces projets sont relativement coûteux car devant être réalisés avec des cuves à double enveloppe métallique afin de faire face aux risques sismiques et parce que l'exiguïté des terrains ne permet pas la mise en place de bacs de rétention de taille suffisante. Le coût estimé du projet de Jarry est de 55 M€ (hypothèse basse).

Impact social de la fermeture

Le coût social correspond à la destruction d'environ 200 emplois directs et une estimation de 330 indirects chez les sous-traitants (source mission parlementaire).

- On estime en général qu'un emploi industriel génère de 3 à 5 emplois au total dans son bassin d'emploi (y compris services publics, commerces, etc.). L'impact potentiel pourrait être compris entre 600 et 1000 emplois.

L'impact social doit également être évalué au regard de la capacité actuelle de la raffinerie à fournir des emplois qualifiés et au peu d'alternatives en Martinique sur cet aspect. Ainsi, les possibilités de reclassement sur des emplois équivalents sont très limitées, en dehors d'un processus de réindustrialisation, lequel semble lui-même fort aléatoire :

- Les énergies renouvelables par exemple, régulièrement citées comme offrant des perspectives d'emploi, n'offrent pas du tout les mêmes profils de métier que l'industrie du raffinage ;
- La filière biocarburants / biomasse offre des emplois agricoles ou logistiques ;
- L'énergie solaire concerne essentiellement des emplois du bâtiment : pose de panneaux, raccordement au réseau...

Impact économique de la fermeture

a) Perte de recettes fiscales pour les collectivités locales :

La mission parlementaire cite pour l'année 2008 un total de 18,5 M€. Toutes ces recettes ne seraient toutefois pas perdues, certaines étant liées à l'activité de stockage qui serait maintenue. Les ressources fiscales sont décomposées de la manière suivante :

- 9,26 M€ d'impôts locaux, taxes et redevances ;
- 3,53 M€ de taxes professionnelles ;
- 2,44 M€ de taxes foncières ;
- 1,3 M€ de droit de port ;
- 0,49 M€ de redevances ;
- 1,5 M€ de cotisations Organic.

b) Perte de chiffre d'affaires pour les fournisseurs actuels :

La mission parlementaire recense pour 2008 un montant de 17,3 M€ d'achats effectués par la SARA auprès de fournisseurs locaux :

- Martinique : 330 fournisseurs en 2008 pour 12,2 M€ d'achats ;
- Guadeloupe : 130 fournisseurs pour 3,5 M€ d'achats ;
- Guyane : 100 fournisseurs et 1,6 M€.

c) Réduction des investissements réalisés :

Au total, sur les dix dernières années, le montant cumulé des investissements s'élève à 168,6 M€ dont une partie concerne des équipements qui n'ont pas été fabriqués sur place, mais dont la construction génère une activité locale.

Impact sur les prix de détail

Une baisse du prix « sortie SARA » de 15 à 17 cents/l pour l'essence et 7 à 9 cents/l pour le gazole, liée à l'abandon de l'activité de raffinage et l'importation de produits en provenance

d'Europe serait-elle répercutée à la pompe ?

Avec l'abandon du raffinage, la situation des DFA correspondrait de fait à celle de La Réunion qui importe ses produits la zone Singapour, via la SRPP (Société réunionnaise de produits pétroliers, détenue par Total et Shell et opérateur unique de stockage).

Toutefois, la mission a constaté que le prix de détail de la Réunion sur la période 2005 à 2008 a été plus élevé que celui de la Martinique (hormis quelques mois ponctuellement).

Cela signifie que la baisse du prix import ne garanti pas automatiquement une baisse équivalente du prix à la pompe. En effet, l'ensemble des acteurs et parties prenantes est susceptible d'investir les capacités de marges :

- La SRPP dégage une rentabilité sur capitaux de 28 % en moyenne depuis 1999 (résultat en dégradation depuis 2008) ; celle de la SARA est de 8,3 % entre 2004 et 2009 ;
- La Réunion se singularise par une marge de gros qui a quasiment doublé depuis 2001 (+98 %) alors qu'aux Antilles, elle a connu une évolution beaucoup plus modeste, globalement la même que celle de l'indice des prix des services qui est leur référence (+18 % en Martinique, + 21 % en Guadeloupe et +12 % en Guyane) ;
- La fiscalité est plus élevée à la Réunion qu'en Guadeloupe et en Martinique ; cette situation est à mettre en parallèle avec celle de la Guyane où les prix des carburants ont été longtemps les plus bas des DFA, et dont la fiscalité sur les carburants a été la plus élevée des DFA.

En conclusion

L'arrêt à court terme de l'activité de raffinage de la SARA, tout en maintenant l'exigence de fourniture de produits aux normes européennes, semble périlleux du point de vue de la sécurité d'approvisionnement des DFA :

- La disponibilité de produits en provenance d'Europe sera limitée par le déficit déjà observé et amené à croître des coupes gazole/FOD ou carburéacteur (et il a été établi que la disponibilité de l'ensemble des produits raffinés sur la zone n'est pas évidente à court ou moyen terme) ;
- La capacité à s'approvisionner en carburants spécification « été » durant la période hivernale mérite d'être approfondie (contractualisation, surcoût) ;

Un scénario d'approvisionnement alternatif européen devrait également sécuriser les flux avec des contrats de fourniture et/ou le développement de stockages supplémentaires spécifiques aux DFA :

- Ce qui en limitera donc l'intérêt économique en comparaison des conditions observées sur les marchés spots ;
- Le coût du fret étant également majoré en cas d'approvisionnement depuis le Moyen-Orient ;
- Même dans ce cas de figure, les possibilités alternatives en cas de tensions seront restreintes : les délais d'acheminement depuis l'Europe sont plus longs, et les préfets ne pourront pas réquisitionner les raffineries voisines ;

XIV

C'est pourquoi, l'abandon du raffinage nécessiterait toutefois pour obtenir une sécurité d'achat sur le long terme d'identifier une solution d'achat mutualisé (sur le modèle des achats de la SARA ou de la SRPP), via une solution entièrement privée ou éventuellement via un office d'achat public concédé à un bouquet de sociétés capables d'intervenir de façon sécurisée sur les marchés pétroliers.

L'économie attendue d'un approvisionnement des DFA depuis l'Europe, mentionnée par le rapport de l'Inspection générale des Finances est de 15 à 17 cents/l pour l'essence et 7 à 9 cents/l pour le gazole. Cette économie est affectée par des surcoûts de moyen terme (5 ans) ou pérennes qu'il convient de prendre en compte :

- L'amortissement des coûts de fermeture et de transformation du stockage actuel de brut en stockage de produits :
 - o Ce coût pourrait atteindre 250 M€ (chiffre à affiner), soit 50 M€ par an dans l'hypothèse d'un étalement sur cinq ans (25 M€ sur 10 ans) ? Amorti sur 5 ans, cela représenterait un surcoût d'environ 7 cents/l de carburant.
- Les difficultés éventuelles à fournir le marché des DFA depuis l'Europe (notamment les deux points critiques que paraissent être les essences aux spécifications été en hiver, et la disponibilité de gazole) et du surcoût que ces difficultés pourraient générer (contrats à des conditions moins favorables que des cargaisons spots, affrètement plus éloigné, achat à des conditions dégradées lors des périodes de tension sur certains produits) ;
- L'impact sur les emplois directs et indirects du raffinage, au delà des emplois induits en Martinique est à envisager : la perspective de retrouver un emploi équivalent étant très faible, une partie des personnels devrait quitter l'île pour retrouver un emploi ; l'impact emploi pourrait donc être le double de celui évoqué par le rapport des inspections (1 000 emplois au total versus 520).
- La baisse du prix « sortie SARA » ne garantit pas une baisse du prix à la pompe significative, notamment sur le long terme, comme le montre l'exemple réunionnais. La baisse peut, en effet, être réinvestie par les marges de gros et de détail, mais aussi par les taxes locales.

SCENARIO N°3**STATU QUO POUR L'APPROVISIONNEMENT****Le système d'approvisionnement des DFA est organisé autour de la SARA**

Les Dom sont des régions ultrapériphériques (RUP) de l'Union Européenne dans lesquelles s'appliquent les directives et règlements européens et notamment la directive carburants 98/70 CE en cours de modification, qui fixe notamment la teneur en soufre des carburants routiers (50 ppm) et la directive 2003/217/CE qui a abaissé la teneur 10 ppm au 1/01/2005 et prévoyait le retrait des carburants plombés au 1/01/2005 dans les DOM. à la demande de la France, la norme d'application légale à partir du 1/1/2005 a fait l'objet d'une introduction différée au 1/1/2009. A noter que la Directive adoptée le 26 Mars 2009 a conservé la possibilité de dérogations pour les RUP (cf. rapport de la Mission parlementaire).

Les ressources actuelles des départements sont structurées :

- Par la production locale de la raffinerie SARA. Sa capacité de raffinage est de 800.000 tonnes de pétrole brut et elle détient la quasi-totalité du stockage des trois DFA (450 000 m3). La SARA est détenue par Total (50%) et Exxon, Chevron-Texaco et Rubis qui repris les actifs de Shell.
- Par les importations réalisées en complément : la capacité de raffinage de la SARA est inférieure d'un tiers à la consommation totale des trois territoires. Etant la seule raffinerie de la région à pouvoir fournir aux DFA les carburants routiers conforme aux spécifications, le complément d'approvisionnements doit venir de Métropole (zone ARA ou MED).

La Guyane ne participe du « système » que depuis 2007, en résultat des conclusions d'une action en justice qui a imposé la mise en marché de carburants aux spécifications européennes.

La distribution s'opère au stade de gros et de détail par les quatre actionnaires de la SARA : Total, Exxon-Mobil, Texaco-Chevron et Rubis-Vito (repreneur des activités de Shell). Ces opérateurs interviennent au stade de gros et de détail dans les 3 départements, à l'exception de Exxon-Mobil, absent de Guyane. Trois indépendants sont centrés sur la Guadeloupe :

- WIPCO (Western Indies Petroleum Company, groupe Loret) - 5 stations en Guadeloupe, 1 en Martinique ;
- CAP (Compagnie Antillaise de Pétrole, groupe Barbotteau) – 6 stations en Guadeloupe, 1 en Martinique ;
- GPC (Guadeloupe Petroleum Company, groupe Gaddarkham) - 1 station en Guadeloupe.

La SARA détient de fait le monopole d'importation et de stockage

L'étroitesse et l'éloignement des marchés situés hors des routes maritimes fondent la recherche de la mutualisation des achats pour limiter les coûts fixes. Les 4 actionnaires de la SARA, ou les 4 importateurs de la SRPP à La Réunion, agissent donc en situation de monopole de fait.

L'activité de raffinage de la SARA passe par des achats de pétrole brut. Les actionnaires approvisionnent la raffinerie en brut, à hauteur de leur part dans la société. Ils sont, par ailleurs, acteurs mondialisés de la scène pétrolière internationale et disposent de ressources de négoce (trading), basées sur les places mondiales de négoce.

La SARA recourt donc aux sociétés de trading de ses quatre actionnaires qui, à tour de rôle, recherchent sur les marchés, le brut et les produits répondant aux spécifications (à l'exception de Rubis pour qui l'approvisionnement est toujours réalisé par Shell).

Les opérateurs délégués déclenchent l'achat et l'affrètement des produits. Ils se rémunèrent par des commissions.

Ce monopole de fait de la SARA est confirmé par le fait qu'aucun outsider ne peut « économiquement » pratiquer l'importation de produits, faute : a) d'avoir un débouché assez large pour affréter à *lui seul* ses propres cargaisons d'une taille minimale pour être économiques b) de pouvoir assumer économiquement les risques du stockage nécessaire.

Une situation monopolistique de fait qui légitime l'intervention publique en matière de fixation des prix

(cf. l'avis du conseil de la Concurrence n°88-A-04 du 16 Mars 1988 visant une dérogation au régime de liberté des prix et de la concurrence, instauré par l'ordonnance 86-1243 du 1er Décembre 2006.)

Dans l'ensemble des Départements d'Outre-Mer, le Préfet fixe le prix des carburants par arrêté généralement trimestriel. Il s'agit d'un prix « maximal » en distribution, qui constitue en fait un prix unique de référence.

Le décret 2003-1241 fonde juridiquement le système et a modernisé la régulation en recourant à un mécanisme de prix maximum (dit : « pricecap ») qui laisse à l'opérateur le bénéfice des efforts de productivité.

L'application de cette référence a été suspendue au 15 décembre 2008, suite à l'accord intervenu le 10.12.2008 et, dans le même temps, la présentation des arrêtés de prix a été modifiée.

La base de calcul actuelle des arrêtés fixant le prix de détail maximal reste en deçà du prix économique de la chaîne import/raffinage/distribution et ne semble reposer sur aucune base juridique sérieuse. Le prix maximal de détail des carburants est actuellement sous évalué et l'opérateur SARA poursuit ses opérations au regard de l'engagement de l'Etat de compenser son manque à gagner.

La situation actuelle doit pouvoir évoluer notamment au regard des conditions de transparence et d'interdépendance des territoires.

La question du manque de transparence dans la formation du prix de détail est souvent évoquée par les acteurs locaux, notamment au regard de l'estimation du coût « sortie SARA ».

Chaque année, une négociation directe s'engage entre la SARA et la Direction générale de la concurrence (DGCCRF) sur la Marge sur coût variables de raffinage (MCVR) qui sert de base au « prix de sortie raffinerie ». Le rapport parlementaire mentionne que « l'objectif de MCVR a été rarement atteint, dans un sens ou dans un autre, obligeant à des mouvements de balancier qui affectent directement un « prix de sortie raffinerie » de plus en plus déconnecté des prix constatés sur les marchés internationaux.»

Cet objectif annuel de MCVR découle de la mise en œuvre de l'objectif d'une rentabilité de 12 % sur les capitaux mis en œuvre par la SARA. Ce qui veut dire que le niveau et la variation des prix « sortie SARA » dépend de :

XVII

- La variation des coûts d'approvisionnement et des coûts opérationnels SARA ;
- Mais aussi des impact constatés en année n et rattrapés en n+1 ou plus (ce qui génère la confusion des non initiés avec des effets retard à la hausse ou à la baisse) :
 - L'impact des rattrapages positifs ou négatifs de l'écart MCVR (en année n+1) ;
 - L'impact investissements exceptionnels (via les amortissements sur plusieurs années).

Il conviendrait d'explorer avec la DGCCRF et la SARA des voies permettant d'atténuer ces effets de rattrapage a posteriori.

Par ailleurs, afin de garantir plus de transparence, de contrôle et de pédagogie sur la formation des prix « sortie SARA » un dispositif nouveau pourrait être envisagé, sous la forme d'un Conseil de surveillance, notamment composé des élus régionaux des trois DFA. Ce Conseil de surveillance pourrait :

- Intégrer la structure de gouvernance de la SARA qui, si les actionnaires actuels en étaient d'accord, pourrait devenir une société à Conseil de surveillance ; ainsi les acteurs politiques locaux seraient directement impliqués dans le contrôle de la SARA ;
- Etre constitué par les instances politiques régionales ; il serait consulté pour avis préalablement à toute modification du décret ; il serait également consulté pour avis lors de l'élaboration des arrêtés fixant le prix maximal du prix de détail, cela permettrait aux acteurs locaux d'avoir une approche plus globale simultanée et cohérente des trois territoires.

Dans le même ordre d'idées, si l'arrêté fixant le prix maximal de détail relève de la responsabilité de chaque préfet dans chaque territoire, il conviendrait d'associer simultanément les élus territoriaux des DFA aux travaux d'élaboration des arrêtés afin de dégager, sinon un consensus, au moins une vue d'ensemble des décisions prises et de leurs impacts sur les trois territoires.

Enfin, il conviendrait d'explorer une prise en charge mieux partagée des coûts inhérents à chacun trois territoires (éloignement de la Guyane au site de production ; cabotage pour livrer les Saintes, de Marie-Galante et la Désirade) avec une péréquation permettant un meilleur lissage des coûts sur les DFA.

Par ailleurs, la compréhension par l'ensemble des consommateurs sur la formation des prix du carburant à la pompe est essentielle. Actuellement les prix ne sont pas affichés à l'entrée des stations-service (absence d'affichage qui provient du fait que chaque détaillant fixe les prix de vente au maximum autorisé). Une initiative pourrait proposer d'afficher à chaque pompe la structure des prix en % sur chaque DFA (coût de la matière première, coût transport, coût raffinage, coût stockage, coût grossiste, coût distribution, taxes) afin de montrer la « part de chacun » dans la composition du prix de détail. Cette initiative pourrait associer l'Etat, les détaillants et les associations de consommateurs.

En conclusion

Des pistes de travail pourraient être explorées plus avant afin de rendre plus cohérent, transparent et contrôlé, compréhensible et acceptable, la formation des prix des carburants avec :

XVIII

- La création d'un Conseil de surveillance – éventuellement intégré à la SARA – permettant de renforcer la transparence et le contrôle par les élus des territoires ;
- L'association simultanée des mêmes élus territoriaux à l'élaboration des textes décret et arrêtés permettant l'élaboration du prix maximal de détail dans les DFA ;
- La recherche avec la DGCCRF de mécanismes permettant d'atténuer les effets retard à la hausse ou à la baisse, notamment des investissements exceptionnels ;
- Une meilleure péréquation des coûts entre les trois territoires ;
- Une meilleure pédagogie sur la composition des prix associant les détaillants et les associations de consommateurs, via un affichage à chaque pompe de la structure des prix.

Enfin, la situation de statu quo ne doit pas « figer » les territoires dans le fonctionnement, notamment au regard des évolutions des marchés pétroliers (disponibilité de carburants aux normes européennes sur la zone caraïbes, par exemple). Les textes peuvent faire apparaître explicitement cette possibilité, notamment pour la Guyane.

DOCUMENTS
ANNEXES



MINISTÈRE DU TRAVAIL, DES RELATIONS
SOCIALES, DE LA FAMILLE, DE LA SOLIDARITÉ ET
DE LA VILLE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
DE L'OUTRE-MER ET DES COLLECTIVITÉS
TERRITORIALES

Le Ministre du travail

Le Ministre chargé de l'outre-mer

Paris, le **22 JAN. 2010**

Monsieur le Directeur Général,

Le conseil interministériel de l'Outre-mer du 6 novembre dernier a considéré qu'il était souhaitable d'engager une réflexion sur le mode d'approvisionnement en carburants des trois départements français d'Amérique et donc sur l'avenir de la raffinerie SARA basée en Martinique.

Il apparaît en effet important d'anticiper d'éventuelles évolutions techniques ou économiques, plutôt que de devoir les subir plus tard et gérer des difficultés dans l'urgence.

C'est pourquoi nous souhaitons qu'une large concertation soit menée sur ce sujet avec l'ensemble des parties concernées localement, élus, associations de consommateurs, responsables économiques et syndicaux.

Compte tenu des compétences reconnues de l'Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail (ANACT) en matière de médiation sociale et du travail remarquable réalisé par l'Association régionale pour l'amélioration des conditions de travail (ARACT) en Martinique sur les carburants, nous souhaitons vous confier cette mission, l'ANACT présentant des garanties d'impartialité par rapport aux intérêts parfois divergents des territoires et des différentes parties prenantes.

L'objet de la mission sera d'explorer les différents scénarios d'approvisionnement possibles, en s'attachant à tenir compte de l'ensemble des conséquences qui y seraient liées (évaluer notamment le coût complet du statu quo par rapport au coût complet des réformes envisageables, y compris les différentes options de diversification).

Les termes de la problématique sont schématiquement les suivants :

- à l'origine, la création de la SARA est liée à des décisions d'aménagement du territoire, d'emploi et d'indépendance énergétique ;

- le prix du carburant est durement ressenti par nos compatriotes ultra-marins et le manque de compréhension des mécanismes de fixation et de composition de ce prix renforce ce sentiment ;
- la SARA est une raffinerie de petite dimension et présente un coût d'exploitation important qui est répercuté sur les consommateurs ;
- la Guyane souhaite pouvoir importer du carburant à coût réduit de son environnement géographique immédiat.

L'analyse nécessitera une bonne prise en compte des enjeux suivants :

- le coût des carburants, le pouvoir d'achat et la concurrence ;
- l'emploi et le développement économique local ;
- la sécurité d'approvisionnement ;
- l'environnement et la santé.

Il vous appartiendra de déterminer les modalités pratiques de ce travail de concertation, en vous attachant bien à associer l'ensemble des parties concernées dans les trois territoires.

Dans le cadre d'une réflexion menée au plan local, les responsables guyanais ont commandé une étude sur les différentes modalités possibles d'approvisionnement en carburant ; cofinancée par l'Etat, cette étude, qui sera disponible fin janvier, pourra alimenter vos travaux ; en tant que de besoin, le ministère chargé de l'Outre-mer est disposé à financer des études complémentaires qui vous paraîtraient nécessaires pour mener à bien ce travail.

L'objectif est de parvenir à un constat et des propositions concertées, afin de prendre des décisions en amont, sans laisser dans l'incertitude les différentes parties prenantes.

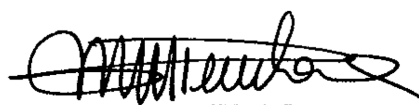
Nous souhaiterions pouvoir disposer des premières conclusions de votre mission d'ici six mois, c'est-à-dire au mois de juin prochain.

Dans l'intervalle, pour vous permettre de rendre compte de l'avancement de vos travaux, un comité de pilotage composé des élus des départements français d'Amérique, des préfets, des administrations centrales concernées sera réuni à échéances régulières.

Veillez agréer, Monsieur le directeur général, l'expression de notre considération distinguée.



Xavier DARCOS



Marie-Luce PENCHARD

**LISTE DES PERSONNALITES PRESENTES AU COMITE DES PARTIES PRENANTES
DU 11 JUIN 2010**

- M. Florian Cousineau, société Rubis Antilles Guyane, Président du groupement professionnel de l'industrie du pétrole (GPP) ;
- M. José Gaddarkhan, Président de la Guadeloupe Petroleum Company (GPC) ;
- M. Patrick Collé, intersyndicale des Gérants de station service de Guadeloupe, Martinique et Guyane ; président de l'OPGSS en Guadeloupe ;
- Mme Corinne Concy, Déléguée générale de la CGPME Martinique ;
- M. Yves Icare, Président de l'association AFOC Guyane.
- M. David Marion, Directeur de la SARA ;
- M. Didier Payen, CESR Guadeloupe et membre de l'observatoire des prix ;
- M. Marc Petrelluzzi, Vice-président de l'OPGSS en Guadeloupe ;
- Mme Joëlle Prevot-Madère, Présidente de la CGPME Guyane ;
- M. Erick Rapon, représentant de l'intersyndicale SARA ;
- M. Jean-René Vacher, Secrétaire général de la préfecture de Martinique ;

NB : Les personnalités présentes lors de cette réunion du comité des parties prenantes ont contribué à la réflexion des membres de la mission ANACT à partir de documents et réflexions proposées par la mission. Les conclusions de la mission ne peuvent en aucune façon être attribuée aux personnes présentes lors de ce comité.



Agence Nationale
pour l'Amélioration des
Conditions de Travail

**A l'attention de Mesdames et Messieurs les
membres du Comité des parties prenantes**

Lyon, le 1^{er} juin 2010

Réf : DIR-JBO/CM/2010-24

Objet : 1^{ère} Réunion des membres du Comité des
parties prenantes sur scénarios
approvisionnement en carburant des DFA

Madame, Monsieur,

J'ai le plaisir de vous inviter à la première réunion du Comité des parties prenantes dans le cadre de la mission relative aux scénarios d'approvisionnement en carburant des trois départements de Guyane, Guadeloupe et Martinique qui a été confiée à l'ANACT.

Cette réunion se déroulera **vendredi 11 juin de 10h00 à 16h00, à la Maison Créole à Montauban 97190 Le Gosier (05 90 84 96 96).**

Je vous remercie vivement de votre participation et,

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Jean-Baptiste Obéniche
Directeur général

4, quai des Etroits
69321 LYON CEDEX 05
Tél. : 04 72 56 13 13
Fax : 04 78 37 96 90

Site Internet : www.anact.fr
e-mail : anact@anact.fr

Etablissement public, créé par la loi du 27 décembre 1973,
placé sous la tutelle du ministre chargé du travail.

réseau Anact

CAHIER DES CLAUSES

TECHNIQUES PARTICULIERES

CCTP

MARCHE N° 2010 DG 40 D

Personne Publique :

**Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de
Travail**

ANACT

4 quai des étroits

69321 LYON Cedex 05

Objet de la consultation :

Etude économique et sociale sur la projection des prix de revient du carburant en Guadeloupe, Guyane et Martinique.

Sommaire

ARTICLE 1 – LES ELEMENTS DU CONTEXTE

ARTICLE 2 – OBJET DU MARCHÉ

ARTICLE – CALENDRIER

Les ministres en charge de l'Outre-Mer et du travail ont confié à l'ANACT au mois de janvier 2010 une mission relative à la question de l'approvisionnement en carburants des départements de Guadeloupe, Guyane et Martinique (lettre de mission en annexe).

ARTICLE 1 – LES ELEMENTS DU CONTEXTE

- Autour de la question des carburants et de leur prix, dans les départements de Guadeloupe, Guyane et Martinique, se cristallisent des questions de pouvoir d'achat, comme l'illustrent les conflits du début de l'année 2009.
- Aujourd'hui, les grossistes des trois départements concernés s'approvisionnent en carburants raffinés auprès de la SARA. La SARA comprend une raffinerie et un système de stockage, avec un outil principal implanté en Martinique il y a 40 ans, pour des questions d'indépendance énergétique et pour favoriser le développement économique.
- Les grossistes Guyanais s'approvisionnent auprès de la SARA depuis 2007 seulement, à la suite d'une décision de justice imposant la distribution de carburants aux normes européennes sur le territoire.
- Le prix des carburants est régulé par l'État. Le prix maximal de détail est fixé par arrêté préfectoral dans le cadre d'un décret, sur la base notamment du coût de revient du carburant « sortie SARA ».
- La Raffinerie produit 0,8 millions de tonnes, ce qui en fait une micro raffinerie, en deçà des standards internationaux. La SARA importe également du carburant raffiné en complément pour satisfaire la demande.
- 270 personnes environ travaillent directement à la SARA, 600 en intégrant la sous-traitance. La SARA constitue le principal outil industriel de Martinique et propose des débouchés d'emplois avec un niveau élevé de compétences

- La SARA approvisionne également des clients industriels, notamment EDF, avec du Fuel et d'autres dérivés du raffinage. En Martinique, depuis la fin de l'année 2009, EDF est réquisitionné pour acheter du FOD issu du processus de raffinage de la SARA à un prix administré, comme proposé par un rapport des inspections.
- Toutefois, pour ce qui est du FOD, du carburéacteur ou du jet fuel, la SARA n'est pas la seule source d'approvisionnement.
- Le rapport récent de l'inspection des finances chiffre de 15 à 17 centimes le surcoût du système de distribution à la pompe issu du raffinage en Martinique par rapport à un approvisionnement en produit finis.
- En Guadeloupe et en Guyane, de nombreux responsables politiques et sociaux locaux imaginent un approvisionnement en carburants indépendant de la SARA, voire indépendant des deux autres territoires. Les réflexions les plus avancées en ce sens sont en Guyane.
- Le Grenelle de l'environnement remet en question les émissions de CO₂ et fixe, dans le cadre d'un programme d'action spécifique aux collectivités d'outremer, un objectif d'autonomie énergétique par le biais de la maîtrise des consommations et le recours aux énergies renouvelables.

ARTICLE 2 – OBJET DU MARCHÉ

L'objet du présent marché est la réalisation d'une étude économique et sociale sur la projection des prix de revient du carburant en Guadeloupe, Guyane et Martinique.

Le titulaire du marché devra instruire les questions suivantes :

1. Estimer le coût du carburant « sortie de stockage » avec l'importation et le stockage de 100 % des carburants raffinés ou énergies d'origine fossiles utilisés sur les territoires concernés.
2. Comparer ce coût avec les coûts actuels constatés sur le territoire de La Réunion. Et décrire les systèmes et coûts d'approvisionnement dans un à deux autres territoires de la zone.
3. Dans le même temps estimer la capacité de stockage à développer en cas d'importation de raffiné et l'investissement correspondant sur les trois territoires, en tenant compte des réserves stratégiques nécessaires.
4. Identifier le potentiel à court et moyen terme d'approvisionnement en carburants raffinés, conformes aux normes européennes, autour de la zone Antilles et Guyane.
5. Proposer une simulation d'évolution comparée des coûts « importation raffiné/stockage » avec les coûts « importation brut + raffiné/raffinage/stockage » dans le cadre de scénarii types.

6. Par ailleurs, dans le cadre d'un éventuel recours à l'importation de 100% carburants raffinés, quel serait l'ensemble des impacts identifiables notamment des points de vue social, économique, énergétique et environnemental.

Ces questions doivent être instruites compte tenu d'une approche globale, notamment économique sociale et environnementale, des trois territoires concernés. Le titulaire peut toutefois isoler des incidences particulières à l'un ou l'autre de ces territoires.

A partir de ces résultats, le titulaire sera conduit à proposer des hypothèses de travail :

- **Le statu quo** motivé par le souci de préserver un outil industriel (la raffinerie), par la sécurité proposée par le circuit actuel et par des considérations géostratégiques. Dans ce cas, il est décidé de favoriser le maintien de l'approvisionnement des 3 territoires via la SARA, de rechercher des gains de productivité et d'efficience des processus. La formation des prix de vente est plus transparente. Chaque acteur de la chaîne des prix assume sa responsabilité. L'étude fait la lumière sur le prix des intrants.
- **Retour à la situation ante 2007** : les grossistes Guyanais s'approvisionnent sur le marché en carburants aux normes européennes. Capacité et positionnement géographique du stockage, taille et tirant d'eau des bateaux d'approvisionnement. Même question sur la transparence des prix. Incidence sur la viabilité du raffinage SARA.
- **Approvisionnement autonome** des grossistes de chacun des 3 territoires. Même question que précédemment pour la Guyane. Faisabilité (stockage) pour la Guadeloupe. Incidence sur la raffinerie de la Martinique (maintien ou fermeture, et si fermeture, quelle stratégie de reconversion ?). Capacité de stockage. Groupement d'achat pour ne pas être acheteur marginal ?
- **Développement** avec l'implantation éventuelle d'une nouvelle raffinerie sur la zone des DFA capable de produire des carburants aux normes EU pour les autres territoires. En Martinique, en s'appuyant sur la raffinerie de Fort-de-France ? Sur un autre territoire ? Par ailleurs l'outil industriel actuel peut-il générer du développement sur les territoires, notamment avec des pratiques nouvelles d'essaimage ?

Un comité des parties prenantes – comité composé de personnalités issues de chacun des territoires, de représentants de l'État et de la raffinerie SARA – accompagne l'ANACT durant sa mission.

- Le titulaire pourra organiser une information sur les mécanismes de marché pour les produits pétroliers à l'attention des membres du comité des parties prenantes ;
- Le titulaire pourra également restituer le contenu de ses travaux aux parties prenantes.

Les premiers travaux du titulaire doivent permettre de fournir à l'ANACT de premières investigations et options à proposer.

Au vu du contenu de ces travaux, un approfondissement pourra éventuellement être recherché, nécessitant de se déplacer sur un ou plusieurs des territoires concernés.

ARTICLE – CALENDRIER

Un rapport d'étape sera exposé au Comité des parties prenantes dans le courant du mois de juin 2010.

Ce rapport d'étape appuiera également une première restitution des travaux de la mission pour orientation auprès de la ministre en charge de l'Outre-mer et de son comité de pilotage au mois de juin 2010.

Le comité de pilotage présidé par la ministre en charge de l'Outre-mer pourra générer des travaux complémentaires.

Un rapport définitif sera produit pour la fin du mois de septembre 2010.