

Le carburant fait encore parler de lui en Guyane. Cette fois-ci, il ne s'agit pas des consommateurs à la pompe mais, des gérants de stations-services. Celui qui mène le mouvement est un ancien cadre de Rubis-Antilles Guyane. Il faut croire qu'il est en situation difficile pour ameuter tous les autres gérants alors que dans l'affaire « Balisiers Carbu », il demandait la désolidarisation avec la gérante. Pour cause, ses anciens patrons lui ont donné la clef de la station retirée manu-militari à la gérante en défiant les lois de la République.

Le chemin qu'il propose aux gérants de stations n'apparaît pas comme le plus légitime. Il s'agit d'un acte de guerre dont la raison est du type des « armes de destruction massive ». Le problème est ailleurs. On peut s'en rendre compte si l'on veut être objectif en décortiquant l'itinéraire du carburant depuis l'achat du Brent jusqu'à la consommation finale. Il est surprenant que ce meneur n'ait pas mis autant de zèle pour affronter les compagnies pétrolières.

La Sara est le seul raffineur qui fournit du carburant en Guyane. Autrement dit, indépendamment des enseignes, le carburant est le même. Il n'y a donc pas de produits concurrents. Il est utile de rappeler que la Sara a été mise en place sous le Général de Gaulle (UDR) pour garantir la pseudo indépendance énergétique des

Antilles. Remarquons que l'on n'a jamais trouvé de pétrole dans la ZEE de la Martinique. Dans ce cas de figure cette activité en Martinique relève du secteur secondaire sans que la ressource elle-même qui appartient au secteur primaire puisse exister. Quid de l'indépendance énergétique. A l'époque du Général de Gaulle elle n'était qu'une allégorie. Je ne reviendrai pas sur ce que j'ai déjà développé dans les articles précédents. Je soulèverai quelques points cruciaux qui vous permettront de vous faire une opinion et d'éviter d'être manipulés. Le Ministre de l'Outremer peut s'il le veut mettre un terme à ces défiances qui sur le territoire de la Guyane donnent le sentiment peut être à tort que la République a perdu un de ses piliers à savoir le pouvoir judiciaire tant

certaines compagnies pétrolières se croient au-dessus des lois.

Je tenterai de trouver comment et par quelle société le Brent arrive à la Sara en Martinique puis par quelle société et comment le carburant raffiné arrive à la Sara en Guyane. Il y a ici également une certaine opacité à lever.

Aujourd'hui, il y a trois enseignes en Guyane : Vito, Bamyrag-Total, Sol. Rubis SAS propriétaire de l'enseigne Vito a racheté les stations Texaco et pour

éviter une situation de déséquilibre, elle a été contrainte de céder trois stations à la société Sol. Les points sur lesquels les gérants de stations devraient se pencher sont prioritairement les suivants :

Les contrats. Ils ne sont pas des contrats de partenariats mais des contrats de subordination sans aucune rémunération

de base. Ces contrats sont de type unilatéral (oxymore) donc contraire au droit. D'autre part, l'on ne peut se contenter de dire que c'est à prendre ou à laisser. Ce serait un sophisme qui défierait l'esprit républicain et le sens du droit d'autant qu'il s'agit de sites classés risque Seveso 2. La nature du contrat génère des

**coûts qui pénalisent les
Gérants.**

**L'intermédiation des
compagnies pétrolières**

**: A partir du moment où
le carburant est
identique il apparaît
inutile de passer par les
enseignes. Cette
procédure soulève
beaucoup
d'interrogations. La**

première est la situation de soumission du gérant face au monopole qui naît de cette situation. En cas de difficulté passagère de trésorerie la compagnie peut aggraver la situation en faisant justice elle-même surtout si le gérant n'est pas docile.

Le deuxième point, Le gérant de station passe une commande de carburant à la compagnie dont il a l'enseigne. Cette dernière n'a aucune structure de stockage. Elle passe à son tour commande à la Sara et la société TSO qui travaille pour toutes les

**enseignes livre
directement le
carburant. Il faut noter
que le gérant de station
n'a aucun contrôle sur
la quantité livrée
puisque'il n'est pas le
client de la Sara. On
peut légitimement se
poser la question de
savoir si la commande
passée par le gérant est**

bien répercutée par la compagnie à la Sara. On pourrait imaginer et ce ne serait pas stupide qu'une commande passée à la compagnie à hauteur de 4000 litres par exemple soit répercutée à la Sara à hauteur de 3700 litres, ce qui donnerait un écart de 300 litres

**supportés par le gérant.
Lorsque l'on sait par
ailleurs que les
véhicules qui livrent le
carburant ne sont pas
équipés de compteur on
comprend les difficultés
que rencontrent
certains gérants surtout
s'ils ont de la
personnalité.
On peut également**

**imaginer le poids
financier que
représente la
compagnie pétrolière
face au banquier dans
ce type de procédure.
Elle collecte un
revenu issu de tous
ses clients entre
autres
locataire-gérant. Par**

**suite, elle peut
imposer
subrepticement à la
banque un
désengagement
financier avec un des
gérants dont le
caractère ne lui
revient pas. On se
trouve ainsi face à la
loi du plus fort par**

**comparaison avec
l'importance du
compte de dépôt de
chacun.**

**Au passage ces
compagnies
pétrolières prennent
9 cts par litre de
carburant. Rien ne
justifie ce type**

**d'opération pour les
compagnies
pétrolières dans la
configuration de la
Guyane. Elles
devraient se
contenter de
percevoir leurs
loyers de location
gérance. Ainsi la**

**remise en cause des
9 cts conduirait à
proposer 3cts
supplémentaires par
litre vendu à la Sara
pour gérer les
commandes de
carburant de toutes
les stations. Les
gérants de station**

pourraient obtenir le centime qu'il réclame et le prix à la pompe pourrait baisser de 5 cts.

Coûts Financiers :

Ce dernier point n'est également pas négligeable. Alors que les

**gérants de station
ont une marge de
10 cts par litre
vendu, ils
supportent seuls
les commissions
bancaires sur les
mouvements de
fonds assis sur le**

prix à la pompe et également les commissions sur les cartes bancaires car, ils sont les collecteurs de fin de chaîne. Une part de ces frais

**devrait être
supportée par les
autres acteurs de
la structure de prix
du carburant.
Faire pression
sur la Préfecture
pour obtenir 1ct
supplémentaire**

**c'est nier le vrai
problème posé
par les
compagnies
pétrolières qui se
trouvent à tous
les niveaux
stratégiques de
la chaîne de**

**carburant, c'est
demander une
augmentation à
la pompe de 1 ct
par litre ou
demander une
baisse
équivalente de la
taxe□ or, le**

**pétrole est un
bien collectif qui
doit contribuer à
l'amélioration
des conditions
de vie de tous
nos concitoyens.**