

Le raffinage en France est-il condamné? Oui, répondent les actionnaires!

Vu de loin, le processus paraît inéluctable: sur 24 raffineries présentes en France à la fin des années 1970, il n'en reste plus que 11 aujourd'hui. Combien fermeront leurs portes dans les 5 années à venir? Le sort de celle de Berre (Bouches-du-Rhône) et de ses 370 salariés semble d'ores et déjà scellé: le groupe américain LyondellBasell, qui l'a mise en vente, assure qu'il n'a toujours pas trouvé de repreneur.

En avril 2010, le gouvernement prétendait pourtant enrayer la mécanique infernale en convoquant une table ronde dédiée à l'avenir du raffinage. Les industriels s'engageaient alors, la main sur le cœur, à maintenir une activité en France. Autant de beaux sermons qu'ils n'ont pas empêché la fermeture de la raffinerie Petroplus, dans le Bas-Rhin, en juin dernier.

Aujourd'hui, les industriels invoquent deux arguments majeurs pour justifier les fermetures en cascade: une surcapacité de production en Europe liée à la baisse de la demande et un effondrement des marges de raffinage, c'est-à-dire la différence entre la valeur des produits pétroliers obtenus à la sortie de la raffinerie et le prix du brut à l'entrée.

L'argumentaire n'est pas faux mais il est biaisé, en ce sens qu'il occulte les vraies responsabilités. « L'inadéquation de l'outil de raffinage par rapport au marché est réelle mais ne date pas d'hier, résume Charles Foulard, responsable CGT à Total. Elle résulte d'un choix industriel. » Pendant 30 ans, les raffineurs se sont obstinés à investir dans la production d'essence sans voir arriver la montée en puissance du diesel, plus économique et réputé moins polluant. Le gazole pèse désormais plus de 70 % des ventes de carburant en France, alors que la demande d'essence s'est tarie. Résultat: les raffineries se retrouvent obligées d'importer du diesel (près d'un tiers de la consommation) et de revendre à l'étranger leur surplus d'essence (un quart de la production totale)!

Viellissantes, les installations françaises n'ont pas la possibilité de s'adapter à la nouvelle demande:

Il y a un an, les pétroliers, Total en tête (10 milliards d'euros de bénéfices pour 0 euro d'impôt payé en France), s'engageaient à sauver les raffineries françaises. Tout en continuant à faire ce qu'ils font depuis 10 ans: organiser la ruine du raffinage, au profit d'activités plus juteuses pour les actionnaires. Pour ce secteur et les 15 000 salariés qui y travaillent en France, un autre avenir est pourtant possible.

« Il aurait fallu que les pétroliers, au début des années 2000, réinvestissent une partie de leurs profits pour moderniser l'outil de production », pointe Thomas Porcher, consultant et professeur d'économie à l'ESG-Paris

Quant aux marges de raffinage en Europe, elles ont effectivement chuté depuis quelques années, en raison de la baisse globale de la consommation. Selon les données de l'Union française des industries pétrolières, elles atteignaient péniblement 8 euros la tonne en septembre 2011. Mais, là encore, la réalité est plus

complexe. Faméliques dans le secteur de l'aval (raffinage, marketing), les marges sont bien plus robustes dans celui de l'amont: aujourd'hui, les pétroliers concentrent leurs investissements dans l'exploration (recherche de gisements) et la production (extraction). La branche est jugée d'autant plus rentable que le prix du brut, en augmentation quasiment constante depuis les années 2000, est appelé à demeurer élevé dans les années à venir: explosion de la demande en Chine, dont le parc automobile sera multiplié par 7 d'ici à 2030, épuisement des ressources, etc. La branche exploration et production pèse déjà pour 80 % dans les bénéfices de Total!

Le secteur du raffinage est évidemment le grand perdant de ce basculement: en 2005, par exemple, Total n'a consacré que 25 % de ses capitaux à

investir dans la branche raffinage-marketing, contre 60 % dans l'E&P (exploitation et production). Un calcul qui a au moins le mérite de satisfaire les actionnaires: ces derniers ont empoché un chèque de 4,7 milliards d'euros cette année. « Ce qui me choque le plus, c'est le retour à l'actionnaire, s'agace Charles Foulard. Qu'on ne vienne pas nous dire qu'il n'y a pas d'argent pour investir! » ★

CYPRIEN BOGANDA

cboganda@humadimanche.fr

PUISQUE C'EST POSSIBLE EN ARABIE SAOUDITE...

Pour les syndicats, la mort du raffinage est loin d'être une fatalité. La CGT insiste sur la nécessité d'investir massivement dans l'outil productif pour l'adapter au changement des modes de consommation. La technologie existe déjà, comme le souligne Thomas Porcher: « La nouvelle raffinerie construite par Total en Arabie saoudite est à même d'adapter son ratio essence/diesel en fonction de la demande. » « Pour financer les investissements, il faut un pôle public de l'énergie, explique la CGT: un système régulé organisé par les pouvoirs publics avec une vision globale du puits à la pompe, car la marge de raffinage ne peut pas financer les investissements à elle seule. » L'Institut français du pétrole a calculé qu'il faudrait mettre sur la table 2,2 milliards d'euros d'ici à 2020 pour réduire de moitié les importations de gazole et les exportations d'essence.

24 raffineries en France il y a 30 ans, 11 aujourd'hui, combien demain? À la raffinerie de Berre (notre photo), on se bat pour ne pas être les prochains sur la liste.



ANNE-CHRISTINE FROUJOLLAIVEP