



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Approvisionnement en hydrocarbures : vers une économie potentielle de l'ordre du milliard de francs pour l'économie polynésienne

Publié le 25 avril 2022

L'ESSENTIEL

La configuration de l'approvisionnement en produits pétroliers de la Polynésie française justifie la mutualisation du transport des produits importés par les trois sociétés importatrices de produits pétroliers en Polynésie française (PPS, Total et Petropol) : d'une part, la Polynésie française est distante à la fois des principales zones de production pétrolière et des grandes routes maritimes reconnues et instaurées internationalement ; et, d'autre part, l'étroitesse des marchés aval ainsi que leur répartition entre les trois compagnies pétrolières implique de faibles besoins annuels par compagnie pétrolière relativement aux standards internationaux.

Jusqu'en 2016, une convention tripartite entre le Pays, les compagnies importatrices de produits pétroliers et les sociétés de transport de ces produits organisait cette mutualisation du transport des hydrocarbures.

Dans le contexte d'un projet de renouvellement de cette convention, l'Autorité s'était saisie d'office en juin 2021 pour avis sur les activités d'approvisionnement de la Polynésie française en hydrocarbures. Cette saisine faisait suite à un précédent avis rendu en 2016 sur la situation de la concurrence dans le secteur des hydrocarbures.

Le choix d'une telle convention dite « shipping » est judicieux. Il représente un bon équilibre entre liberté et contrainte et entre protection des intérêts des professionnels et des consommateurs polynésiens. Cette convention a pour objectifs de (i) fixer le coût du fret utilisé dans la structure de prix des hydrocarbures, afin de se prémunir contre des tarifs excessifs ; et (ii) réduire le nombre de rotations annuelles des pétroliers vers la Polynésie française et réduire ainsi les coûts fixes associés au transport.

Un tel dispositif assure une certaine visibilité et assure également aux compagnies importatrices non intégrées (qui ne bénéficient pas d'un transport par une de leur filiale ou une société appartenant au même groupe) de voir leurs produits transportés sans discrimination.





Or, il ressort de l'analyse critique menée par l'Autorité que les projets de convention comportent des conditions défavorables au Pays et non-justifiées.

Les modifications recommandées par l'Autorité pourraient conduire à des économies significatives de l'ordre du milliard de francs pour l'économie polynésienne.

Les recommandations

Il s'agit de trouver un dispositif qui favorise la souplesse des opérateurs (dans les limites d'un approvisionnement sécurisé et régulier), mais qui fasse bénéficier le Pays des gains d'efficacité ainsi engendrés, au moins partiellement (mais pas totalement afin de conserver chez les pétroliers une incitation à mieux faire).

Pour assurer un tel équilibre, l'Autorité formule les propositions suivantes au gouvernement. Fondées sur des valeurs objectives (les indices Worldscale et Platts), elles évitent le risque d'une manipulation des tarifs par les acteurs intégrés, tout en intégrant les surcoûts objectifs de l'approvisionnement du territoire polynésien, (dont la faible profondeur de la passe et les capacités de stockage limitées).

Sur le choix des routes pour le flat rate :

1. Pour le point de départ : opter pour la route réellement suivie par les transporteurs.
2. Pour le point d'arrivée : se féliciter de ce que la nouvelle convention tienne compte du flat rate plus réaliste, portant sur des trajets jusqu'à Papeete.

Sur le choix des routes pour le point worldscale

3. Rappeler que du fait que cet indice est en réalité un coefficient majorateur du flat rate, qui porte sur la route jusqu'à Papeete, aucune majoration liée à l'absence de pertinence de la route retenue par ce second indice (Singapour-Sydney) ne peut être admise.

Sur la majoration des indices :

4. Supprimer la majoration de 15 points de l'indice worldscale.

Sur le coefficient de majoration lié à la capacité des navires (port en lourd / quantités déchargées) :

5. A titre principal, supprimer le coefficient de majoration afin de tenir compte des capacités d'optimisation par les importateurs et transporteurs de leurs trajets.
6. A titre subsidiaire, modifier le dénominateur pour tenir compte non pas des déchargements effectifs, mais d'un maximum « déchargeable » (par exemple fixé à 35 000 T), afin d'inciter les importateurs et transporteurs à limiter le nombre de voyages vers la Polynésie française.

Sur la fourchette encadrant le taux de fret :

7. Ne pas réintroduire de fourchette encadrant la formule de calcul ou ne maintenir qu'un plafond.



Sur la surcharge carburant :

8. Prévoir l'exclusion explicite de toute facturation à ce titre dans les projets de conventions en cours et veiller à ce qu'elle ne soit pas rétablie quel que soit le système finalement adopté à l'avenir.

Sur les démurrages ou surestaries (frais contractuellement facturés à l'importateur par le transporteur, en cas de retard au chargement ou au déchargement) :

9. Distinguer entre les cas pour éviter toute facturation induite et ne retenir en tout état de cause que les retards liés à des événements imprévisibles, non couverts par les assurances, n'impliquant pas la responsabilité d'un tiers, et survenus en Polynésie française.

Sur la limitation des importateurs potentiels :

10. Ne pas prévoir de clause limitant les importations aux compagnies signataires.

Sur les changements de routes :

11. Conditionner les changements de route au maintien des délais de livraison et à un accord des seuls importateurs signataires

Sur l'obligation de transport et la pénalité associée :

12. Établir une liste limitative des cas de refus de transport (cas de force majeure, qui doivent être précisément définis ; impossibilité dument établie de charger les volumes d'un importateur dans le délai de rotation prévu par le texte ; rupture ou non-respect par le chargeur de la relation contractuelle ; atteinte des capacités de transport « déchargeables » à Tahiti, soit 37 500 tonnes).

13. Plutôt qu'une pénalité, prévoir pour la rotation concernée une limitation du tarif conventionnel du fret pris en charge dans le CAF barème à la stricte application des indices Worldscale et Platts de la route, hors de toute majoration.

Sur les transports spot :

14. Élargir les cas de recours aux spot pour tenir compte des contraintes opérationnelles, mais ne pas tenir compte des voyages spot dans les modalités de calcul des volumes déchargés (si cette variable était conservée dans la formule)

15. Plutôt qu'une pénalité, prévoir pour le trajet concerné une limitation du tarif conventionnel du fret pris en charge dans le CAF barème à la stricte application des indices Worldscale et Platts de la route, hors de toute majoration.

Le rappel des enjeux

1. Assurer un équilibre entre flexibilité pour les acteurs et sécurité des approvisionnements à un tarif raisonnable

La méthode tarifaire proposée par la convention dans sa version de mai 2021, validée par les compagnies pétrolières, s'appuie sur une méthodologie très protectrice des intérêts des transporteurs. En effet, elle retient le coût d'un transport spécifiquement dédié à la Polynésie française, qui partirait d'Asie en



droiture vers Papeete avec une charge limitée aux volumes déchargés à Papeete, et tient compte de tous les coûts additionnels (par exemple les surestaries même étrangers à la Polynésie française), ainsi que d'une majoration qui n'apparaît plus justifiée. Or, ce coût, dès lors qu'il est intégré à l'assiette du CAF barème, pèse sur les consommateurs polynésiens (particuliers et entreprises).

Inversement, les modalités du transport sont beaucoup plus souples dans cette version que dans la version proposée par le Pays en juillet 2020, et ne semblent donc pas en mesure de garantir l'effectivité de la mutualisation (par exemple les clauses sur les transports spot ou les refus de transport).

Certes, la détermination d'un coût calculé élevé garantit une rémunération confortable aux transporteurs et les incite donc à opérer des livraisons en Polynésie française, ce qui sécurise l'approvisionnement en hydrocarbures du Pays. Mais ce coût calculé élevé ne correspond pas aux coûts réellement supportés par ces derniers (notamment parce qu'ils optimisent la route et que leurs charges sont donc bien inférieures à celles ainsi calculées). Ils perçoivent donc intégralement le résultat de cette optimisation, sans retour pour le Pays.

S'agissant des importateurs, ils sont « passeurs » de prix puisque celui-ci est intégré à la formule du CAF barème et donc du prix de vente. Ils n'ont donc pas d'intérêt particulier à négocier les tarifs, et s'ils le font, ce sera de toute façon à leur seul avantage puisque sans effet sur le tarif réglementé du fret (le tarif réellement acquitté serait dans ce cas inférieur à celui intégré au prix de vente) et sans bénéfice pour les consommateurs (on a vu que si le tarif réglementé est censé n'être qu'un plafond, il correspond en réalité au tarif appliqué). Enfin, cette situation pénalise potentiellement le seul importateur à ne pas faire partie d'un groupe comprenant également un transporteur, car il n'est pas en capacité de tirer du surprofit de la partie transport un avantage concurrentiel sur le volet distribution.

A l'inverse, la convention ne doit pas non plus être exagérément restrictive et contraindre les marges opérationnelles et logistiques des acteurs. Un tarif trop resserré par exemple, correspondant au strict prix de la route réellement empruntée, sans majoration liée à la capacité réduite du port et du stockage, avec l'hypothèse de navires à plein, en fixant de manière impérative le nombre de voyages et en sanctionnant les transports spot, risque de limiter l'efficacité des acteurs qui ont intérêt à optimiser leurs trajets et doivent avoir une certaine latitude pour ce faire tant qu'ils remplissent leur objectif principal (livrer dans les délais la Polynésie française). Elle pourrait même à l'extrême, bien que cet argument semble très peu probable à ce jour, dissuader les acteurs d'emprunter cette route, faisant porter un risque sur l'approvisionnement.

2. Bien calibrer une formule de taux de fret potentiellement coûteuse pour l'économie polynésienne

L'un des objectifs de la convention est de fixer les règles de détermination du tarif du fret intégré dans la structure des prix des hydrocarbures (le « CAF barème »). Le niveau auquel est fixé ce tarif du fret a une grande portée pour l'économie polynésienne. En effet, la valeur dite « CAF barème » est le socle de la détermination des prix à la vente en gros des carburants, et impacte nombre d'activités économiques (la pêche, la perliculture...). Elle est également le socle de la détermination des prix de détail des carburants, et impacte le prix à la pompe payé par les consommateurs, ainsi que les prix de l'électricité. À titre indicatif, la valeur CAF barème représente entre 30 % et 100 % des prix de gros et de détail réglementés des hydrocarbures importés.



La formule de taux de fret envisagée par les projets de conventions examinés est moins avantageuse pour la Polynésie française que celle de l'ancienne convention. La formule envisagée pour la nouvelle convention maintient une majoration sans fondement objectif. Elle apparaît particulièrement pénalisante en retenant les déchargements effectifs à Papeete, plutôt qu'une valeur forfaitaire fondée sur les possibilités de déchargement, et déresponsabilise les transporteurs qui ne sont plus incités à optimiser les déchargements ou la mutualisation, voire sont même incités à réduire leurs approvisionnements moyens.

3. Améliorer l'accès au territoire polynésien par voie maritime (enjeu persistant et transversal)

A l'heure actuelle, les dessertes maritimes en hydrocarbures sur le territoire polynésien se heurtent à la faible profondeur de la passe de Papeete et à des capacités de stockage limitées. Si les secondes relèvent d'acteurs privés, qui ont créé des sociétés de stockage dont ils sont conjointement actionnaires, la gestion des travaux du port relève du Pays. Or, l'approfondissement de la passe permettrait, par un accroissement des volumes transportés par voyage, de réduire le coût unitaire et de faciliter la mutualisation entre les acteurs.

Il permettrait également de renforcer la concurrence en rendant le port accessible à des navires de plus grand tonnage.

La problématique de capacité du port a déjà été étudiée dans un avis de l'Autorité relatif aux mécanismes d'importation et de distribution en Polynésie française où des pistes de réflexions avaient été envisagées :

Le gouvernement s'est depuis saisi de cette question. Ainsi, le conseil des ministres du 8 juillet 2021 indique que « *Face à la perturbation du transport maritime vers la Polynésie française et ses conséquences sur l'approvisionnement du Pays, le Gouvernement envisage d'implanter un nouveau port dans une zone naturellement plus adaptée, qui accueillerait une plateforme de débarquement et une zone de développement pour les entreprises (agro-transformations, logistiques, etc.) / Il s'agit de répondre à la demande des compagnies maritimes qui souhaitent un réaménagement du Port de Papeete et un accès avec une passe plus profonde permettant le passage de porte-conteneurs plus grands, ce qui permettrait de réaliser des économies d'échelles, impactant directement le coût du fret international* ».

L'Autorité ne peut que saluer cette avancée.