

La Guadeloupe prise au piège de la vie chère

ÉCRIT PAR LA RÉDACTION

7 février 2014

La Guadeloupe paie son carburant trop cher pour le plus grand bonheur d'une raffinerie inadaptée et de pétroliers gloutons.



Conseil

La Guadeloupe a vécu une folle semaine au bout de laquelle on a l'impression que la montagne a finalement accouché d'une souris. Les pétroliers à Paris ont officiellement baissé pavillon et priment acte de la publication des arrêtés de méthode. Les gérants ne sont plus menacés de rupture de contrat. Bref, tout est bien qui finit bien. Sauf que le conflit a fait éclater au grand jour bien des vérités, éclairci pour le grand public bien des zones d'ombre et tout compte fait mis le doigt sur un modèle économique non seulement dépassé mais inique. Un modèle basé sur une exploitation excessive qu'on ne voulait pas voir peut-être parce qu'entre autres le LKP l'avait dénoncé. D'abord la SARA. Cette raffinerie a été installée en Martinique depuis 1969 par la volonté du général de Gaulle. Le chef de l'État de l'époque voulait en période de guerre froide créer un point de ravitaillement en produits pétroliers dans la zone Antilles Guyane pour en assurer l'indépendance énergétique. Tout cela est devenu hors propos. La guerre froide est terminée depuis des lustres et en fait d'indépendance énergétique, nous voilà assujettis, prisonniers de Total, multinationale qui ne connaît aucune limite à sa gloutonnerie.

Achat pour revendre

Dépassé, le modèle économique l'est puisque la capacité de raffinage de la SARA ne lui permet pas de fournir la totalité des besoins de la Guadeloupe, la Martinique et de la Guyane. Du coup, la SARA achète du

carburant raffiné officiellement plus d'un tiers de ce qu'elle distribue. La SARA achète pour revendre c'est donc un commerçant. À quoi sert donc l'unité de raffinerie SARA, s'il s'agit simplement de faire du commerce ? Inique, le système mis en place l'est. Le rapport Payen indiquait en 2007 que la Guadeloupe payait l'essence sans plomb le plus cher d'Europe. Didier Payen toujours indiquait également qu'il y avait un surcoût sorti SARA de l'ordre de 67 millions d'Euros par an rien que pour le marché de la Guadeloupe et que cette iniquité ne peut justifier le système en place. Les chiffres datent de 2007. En réalité, la Guadeloupe est fortement pénalisée parce qu'on lui fait payer le manque de productivité de la SARA sans lui faire bénéficier des retombées économiques. Or, le PIB de la Guadeloupe est inférieur à celui de la Martinique, pourquoi faut-il que la Guadeloupe paye le manque de compétitivité de la SARA ? Mais ce n'est pas la Martinique qui profite le plus du pactole juteux. Ce sont bien les compagnies pétrolières. Total en tête.

La guerre de communication a bien eu lieu

C'est sûr les pétroliers n'avaient nullement envie de renoncer à leurs bénéfices et encore moins à l'opacité qui entoure l'art et la manière de les accumuler. Mais l'autorité de la concurrence ayant déniché quelques grosses ficelles notamment sur les coefficients appliqués lors du transport ceux-ci étant multipliés par 10 voire plus que la pratique en vigueur dans la profession, et le ministre ayant montré dès le départ sa détermination, il ne restait que deux armes aux pétroliers. D'abord exercer une forte pression par les gérants de station interposés y compris en leur faisant des menaces d'où le coup des lettres leur annonçant en substance que leurs contrats pourraient être rompus. À ce propos d'ailleurs, les gérants ont laissé croire que ces lettres dataient de fin janvier 2014 juste avant qu'ils n'aillent obstruer l'entrée des sièges sociaux de Total et Vito avec de vieux pneus. En réalité, les courriels datent du 23 décembre 2013. Ce n'est donc pas la raison immédiate de leur action à l'encontre des pétroliers. Mais cela faisait aussi partie de la stratégie de communication. Toutefois, l'arme fatale des pétroliers restait de diffuser l'idée que le décret ne faisait pas baisser le prix du carburant. Autrement dit l'État vient mettre son nez dans un système qui fonctionne et cela ne va pas pour autant changer la donne pour les consommateurs. Autrement dit Lurel est un emmerdeur qui

fait surtout de la politique. Mais ce sont encore les gérants de stations-service qui se chargent de diffuser le message. Victorin Lurel a semblé hésiter quant à la manière de répliquer à cette offensive de communication qui dans le public a eu quelques échos. Dans cette affaire Le MEDEF quant à lui soutenant clairement les gérants de station ce qui au final revenait à soutenir les pétroliers. Le ministre a d'abord répliqué en annonçant une baisse de quelques centimes par litre. Pas vraiment probant aux yeux des consommateurs. Victorin Lurel a attendu la toute dernière ligne droite avant d'asséner le coup de massue. Là encore la cible visée a été directement les consommateurs. Les gérants de stations-service bénéficient d'une prime conséquente à la fin de leurs contrats. Prime financée par les consommateurs. Ils se battent autant pour cela que pour la sauvegarde de leurs contrats. Sauf que ce ne sont pas des choses qu'on va crier sur les toits. Surtout si on a encore le culot de priver une population de carburant alors qu'elle finance vos primes de fin de contrat ! Le coup a bien sûr fait mouche. La population s'est clairement retournée contre les gérants de station-service. On remarquera que dans cette affaire, alors que ce sont eux qui ont toujours tiré les ficelles, les pétroliers n'ont jamais été vraiment égratignés par la population. Certains ont vitupéré contre Lurel, la plupart contre les gérants de stations-service, mais il était rare d'entendre parler dans le public des pétroliers. Là encore stratégie de communication. Jamais en première ligne. Pas de déclaration. Idem pour la SARA. Les grands acteurs de la filière pétrole fuient micros et caméras. Pas de communication c'est encore de la communication. Et visiblement c'est un succès !

« **Nous avons été le jambon du sandwich dans cette affaire**
»



Patrick Collet

Le Courrier de Guadeloupe : Vous avez obstrué les sièges de Total et de Vito. Pourquoi, et était-ce suffisant pour vous faire entendre ?

Patrick Collet : Nous avons bloqué leur siège parce que nous avons reçu de la part des compagnies des lettres indiquant que nous allions perdre nos fonds de commerce, si nous signons les arrêtés de méthode. Nous avons estimé que c'était du chantage et nous disons que ce n'est pas acceptable. Nous avons donc bloqué leur logistique. Il n'était pas normal que ces gens-là puissent travailler tranquillement alors que le problème vient d'eux aussi. Nous, nous sommes des victimes. La population était remontée contre nous. Il fallait que la population aille bloquer la SARA ! Aujourd'hui l'opprobre est sur nos professions.

Mais à bien lire le décret, il protégeait au départ sur bien des points les gérants...

Oui certains éléments nous protègent. Ce sont des propositions que nous avons faites et qui ont été acceptées par l'État. Mais encore fallait-il que les pétroliers soient d'accord. Nous n'étions sûrs de rien.

On vous a senti dès le début du conflit plus proche des pétroliers que de l'État et pourquoi n'avez-vous pas choisi le contraire ?

Mais le ministre des outre-mer ne l'a pas voulu ainsi. Nous avons tout de suite été montrés du doigt. Dans cette affaire nous sommes bien conscients que nous sommes le jambon du sandwich.

D'accord mais c'est vous qui êtes toujours montés au créneau. Les pétroliers, mis à part la sortie de Christophe de Marjorie P.-D.G. de Total devant les parlementaires domiens, on ne les entend jamais... La SARA non plus d'ailleurs.

Oui c'est vrai. Mais en fait, nous ne défendions personne. Nous sommes les défenseurs de nous-mêmes. Nous avons surtout manifesté nos craintes. Le projet ne pouvait être adopté sans un consensus avec les pétroliers, le problème n'aurait pas été résolu.

| En République, force reste à la loi

Jusqu'au bout on aurait pu croire que les pétroliers auraient eu le dernier

mot. C'est vrai Total est puissant, et la compagnie peut intervenir au niveau des plus hauts rouages de l'État. À Bercy notamment. Et ce n'est certainement pas faute d'avoir essayé. Matignon a été sollicité pour passer outre le ministère de l'Outremer celui de l'environnement aussi Bercy. Rien n'y fit. Victorin Lurel avait le soutien sans faille du Président de la République. Dès lors, les choses étaient pliées. Car au fond, que peut faire une multinationale serait-elle Total, la plus puissante de toutes contre un décret qui a valeur de loi une fois qu'il est signé avec ses modalités d'applications (les fameux arrêtés de méthodes). Rien sauf à se démettre parce que la loi s'applique à tous. Or en se démettant, Total avait plus à perdre qu'à gagner. Victorin Lurel avait déjà accordé une interview à Caraïbe créole news ou il laissait déjà clairement entendre que le modèle économique de la SARA pourrait bien s'arrêter là. Une manière d'indiquer que l'État était prêt à réorganiser le ravitaillement des DOM en carburants. Sûr que c'est la meilleure chose qui aurait pu arriver aux consommateurs. Les prix baisseraient non pas de 5 centimes au litre mais carrément de 50 centimes. Mais la partie ne fait peut-être que commencer. Lorsque le Surinam qui s'y prépare sera en mesure de raffiner du pétrole aux normes européennes, la Guyane reviendra à la charge pour sortir de l'approvisionnement SARA. Ce qui fragilisera la raffinerie martiniquaise. La Guadeloupe pourrait emboîter le pas à la Guyane. On vit peut-être la fin d'une époque.

Félix Flémin, « pour un service public des carburants en Guadeloupe »

Félix Flémin

On peut trouver toutes sortes de défauts à Félix Flémin. Il faut cependant lui reconnaître deux grandes qualités la première c'est la constance. L'homme n'a jamais cédé à aucune mode et s'il reste un dernier communiste ce sera lui. Enthousiaste et plein de convictions Félix Flémin est aussi un militant qui fait vraiment de la politique. Cette semaine dans l'émission politique du lundi de RCI L'homme a défendu d'abord des idées. Pour lui, il faut domicilier des pouvoirs politiques en Guadeloupe et s'il se présente aux municipales à Deshaies ce n'est pas pour dire aux Deshaisiens qu'il va leur donner du travail : " Ce serait leur mentir. Je leur dirai en revanche, pourquoi ils doivent être des citoyens et défendre des principes. Pourquoi nous devons développer d'abord ce que nous avons et ce que nous sommes. L'agriculture, la pêche et tout ce qui concerne la production. J'ai proposé aux deux autres candidats un débat public dans les quatre sections de Deshaies pour enfin parler politique. Ils n'ont pas répondu et je suis sûr qu'ils ne répondront pas. Parce qu'ils ne veulent pas débattre de politique ". Sur le conflit du carburant Félix est clair : Il faut sortir des pattes des multinationales pétrolières et organiser notre approvisionnement en mettant en place un service public des carburants. C'est net et précis.

Entre le marteau et l'enclume

Dans le camp des gérants des stations-service, le bloc n'est plus si solide qu'il n'y paraît. Devant l'impopularité de la grève et la fermeté du gouvernement, certains gérants indépendants sentent la corde se resserrer autour de leur cou. La pression exercée dans les négociations par les compagnies pétrolières a d'une certaine manière recadrée les choses. Car les gérants ont été la première ligne de feu des compagnies pétrolières. Tombée d'ailleurs très rapidement, puisque les dispositions du décret ont donné satisfaction à la majeure partie des gérants des DOM conduisant à une réouverture des stations-service à la Réunion - qui est dans un cas particulier - de la Guyane et de la Martinique, toutefois pour la plupart les cuves vides ou presque. Les commandes de réapprovisionnement passées par les gérants n'étant pour l'instant pas honorées par la SARA. Une nouvelle donne qui dévoile d'un coup où était réellement le conflit dès le départ : entre les compagnies pétrolières et le gouvernement. " L'un dans l'autre, les gérants sont coincés entre le marteau et l'enclume et ne peuvent pas aller à l'encontre de ce que veulent les compagnies pétrolières car ils sont liés à elles par un contrat de cinq ans au bout duquel elles sont totalement libres de mettre fin à leur collaboration. Les compagnies ont toujours fait à peu de chose près tout ce qu'elles voulaient " explique le gérant d'une station Total. Lui non plus n'a pas vu ses maintes demandes d'approvisionnement honorées par la SARA et est dans l'incapacité de servir les transporteurs qui forment la majorité de sa clientèle. " En tant qu'indépendant je suis prêt à rouvrir ma station, mais mes cuves sont vides et la SARA ne m'a pas livré depuis mercredi 29 janvier dernier. " continue-t-il. Entre envie de mettre fin au conflit et incapacité de se faire livrer, la grève a donc pris un tournant décisif sur lequel les gérants semblent avoir perdu tout contrôle. " La suite du conflit semble bien opaque, c'est le flou le plus total. Il faudrait une réunion valable avec des objectifs tangibles entre tous les interlocuteurs du secteur. Pour l'instant cette réunion n'a pas eu lieu. " Pour l'instant, les seules stations approvisionnées ont été celles réquisitionnées par la préfecture.

Les pétroliers menacent les gérants

Samedi 1er février Marcelle Pierrot préfète de Guadeloupe réunissait à la

sous-préfecture de Pointe-à-Pitre les représentants des compagnies pétrolières et ceux des gérants de station de service. Objectif de la réunion : la présentation aux acteurs de la filière le projet d'arrêtés de méthode relatif à la mise en œuvre du décret du 27 décembre 2013, réglementant les prix des produits pétroliers et particulièrement le prix du carburant. Résultats de cette réunion : les pétroliers sont repartis plutôt mécontents, tandis que les gérants de station-service avouaient à demi-mot qu'il y avait des avancées dans le texte. Toujours est-il que les stations-service sont restées fermées tout le week-end en tout cas elles n'ont pas vendu de carburant. Preuve que la situation restait tendue et que le mouvement des gérants n'était pas suspendu. Lundi 3 février une demi-douzaine de stations a été réquisitionnée sur tout le territoire. Dans le même temps, le syndicat des gérants de stations-service décidaient d'ouvrir une quinzaine de stations de plus qui servaient du carburant y compris aux véhicules non prioritaires, jusqu'au milieu de lundi après-midi. Décision qui n'a empêché ni les queues interminables ni même une certaine pagaille.

Mise en garde ou chantage

Vers 15 heures toujours lundi 3 février, les gérants réunis en assemblée générale, décidait de poursuivre le mouvement. Toutefois, plusieurs faits nouveaux apparaissaient dès lundi matin. Les gérants avaient au petit matin bloqué l'entrée du siège de Total et celui de Vito. Une action à l'encontre des compagnies pétrolières, annoncée par Patrick Collet dès samedi après-midi, au sortir de la réunion avec la Préfète à la sous-préfecture. Pourquoi ce revirement soudain ? Selon les gérants, ils auraient reçu un courriel par lequel les compagnies les informaient, pour aller vite, que compte tenu de la nouvelle réglementation à venir les principes contractuels qui régissaient jusque-là leurs relations commerciales ne pourront être préservés. Bref, les pétroliers ont agité le chiffon de la rupture des contrats avec les gérants de station-service. La phrase exacte est la suivante : Nous croyons important de vous informer dans le cadre de la transparence prônée par le ministre (appréciez l'ironie plate) qu'à ce jour rien ne permet de garantir que le cadre et les principes contractuels, de gestion et économiques qui régissent nos relations depuis des décennies pourront être respectés. La lettre se termine en indiquant

clairement que si le texte entrerait en vigueur en l'état il y aurait un vrai risque pour les gérants de station de service... Chantage à peine voilé ! En clair redoublez d'ardeur à nos côtés sinon...

Les consommateurs paient les AIP

CARBURANT : LES CONSOMMATEURS PAYENT LES PRIMES DE FINS DE GÉRANCE



Illustration

Dans le conflit qui agite la filière carburant, un autre dossier est venu télescoper l'ensemble du débat. Ce sont les fameux accords interprofessionnels pétroliers (AIP). Ils ont été signés en Guadeloupe en 2002 et en Martinique et en Guyane en 2008 entre le groupement professionnel pétrolier qui représente les compagnies pétrolières et les syndicats de gérants de stations-service. C'est un accord qui prévoit sur une période de 10 ans la constitution d'un fonds destiné à verser une indemnité ou prime aux gérants en fin de gérance. Le fonds est constitué d'un prélèvement de 0,68 d'euros par litre de carburant vendu et est payé par le consommateur. Tous les 30 000 litres vendus, une cagnotte de 205,80 € est constituée. Le montant de la prime versée au gérant en fin de gérance est proportionnel à l'ancienneté du gérant et au volume vendu par

la station. Victorin Lurel dit avoir mis fin à cette pratique en avril 2013, car dit-il, " une telle collecte de fonds générée au détriment des consommateurs au profit des gérants de station-service n'a pas de base légale ". N'importe quel consommateur pouvait intentier un procès à l'ensemble de la filière mais aussi à l'État. Le ministre ajoute que les AIP existent au niveau national mais que ce ne sont pas les consommateurs qui payent. Samedi après-midi lors de la réunion Préfet/Pétroliers/Gérants de stations-service, les gérants auraient fait de nouvelles propositions pour réintroduire ces AIP et demandé à la préfète de les signer. Le ministre des outre-mer s'y est opposé.

Le décret de la discorde

Il l'a dit, il l'a fait. Le ministre Victorin Lurel a annoncé mercredi 5 février dernier la signature par le ministre de l'économie et des finances Pierre Moscovici, le ministre de l'écologie du développement durable et de l'énergie, Philippe Martin et par lui-même, des arrêtés de méthodes permettant l'application du décret du 27 décembre 2013 réglementant le prix des produits pétroliers dans les départements d'Outre-mer. Alors que les territoires fonctionnent au ralenti, la fermeture des stations-service par leurs gérants jeudi 30 janvier dernier, l'adoption du décret, lui subissait ses derniers ajustements. Des arbitrages ont eu lieu jusques dans la nuit de mardi à mercredi. Comme annoncé, la marge des compagnies pétrolières est maintenue à 9 %, pour l'ensemble des territoires d'outre-mer. Un article a été ajouté. Ce dernier concerne les modalités de fixations des prix. Cet article 12 ajouté à la demande des gérants eux-mêmes stipule que le modèle social soit préservé lors de cette fixation des prix. Les arrêtés vont rendre possible une mise en œuvre complète de la réforme dans le double objectif de transparence et de prix juste. Ils prennent en compte l'emploi, le pouvoir d'achat et la préservation d'un modèle de distribution des carburants outremer.

Riddla : " Boycoter non, réfléchir à notre revanche oui "

Un air de bouyon, un brin d'humour, un clip qui tourne la situation en dérision, Riddla a encore frappé. Le trublion de la scène dancehall arrive encore là où on ne l'attendait pas avec sa chanson " ti bidon ". *" J'ai juste essayé de faire un texte qui parle de cette actualité qui nous concerne tous*

et qui colle à la réalité. Dans ma façon de faire, je ne suis pas un pleurnichard alors j'ai dénoncé à ma façon ". Le militantisme de Riddla n'est pas si moderne, malgré les félicitations de ses compatriotes pour l'audace. " J'ai tout simplement remis au goût du jour le principe moqueur et satirique des chansons carnavalesques qui ont eu du succès à l'époque et je l'ai juste mis un peu à ma sauce ", poursuit-il.

Appel au boycott : « On veut notre revanche »



Ti bidon

Dans sa chanson, Riddla appelle au boycott des stations-service par les usagers. Une volonté qui fait de plus en plus d'émules, sans pour autant aller jusqu'à la réalisation : " Même si l'appel est clair, nous le prenons plus comme une réflexion car on sait qu'on est dépendant et c'est sur une façon de nous soustraire à cette dépendance que nous réfléchissons ". Il s'agit donc d'un appel à la désobéissance civile mais orchestré, ou du moins d'une première pierre pour repenser les rapports de force entre l'état et les détenteurs de pouvoirs stratégiques où la population est souvent prise en otages. " Même si certains trouvent dommage qu'on rit de sujets sérieux, je préfère prendre les choses ainsi plutôt que de m'apitoyer et songer à une façon d'avoir ma revanche face à ses gérants qui s'estiment tout-puissant. Même si je suis bien conscient de ne jamais avoir le dessus j'aimerais, en tant qu'usager, éviter d'avoir le couteau sous la gorge quand on ne peut plus me mettre la main à la poche ". Le chapitre est donc loin d'être clos et l'idée du boycott reste en gestation.

| Péril en la demeure ?

De toutes parts, les appels à la reprise de l'activité des stations-service ont résonné. L'occasion de s'interroger sur l'ampleur de la paralysie de

l'activité économique brandie de toutes part comme argument pour appeler à la fin de ce conflit des carburants. Qu'ils soient salariés, patrons, artisans, fonctionnaires, ils sont tous concernés par la grève des patrons de stations-services. Tous certes, mais dans une mesure différente en fonction de l'activité exercée. Et c'est bien là que le bât blesse. Si l'ensemble de la population est pris en otage, certains secteurs sont plus pénalisés que d'autres. Petit tour d'horizons des professions qui souffrent directement de la pénurie d'essence.

Mort cérébrale pour les auto-écoles

" Vendredi était notre dernier délais avant de cesser toute activité ", commence Philippe Tarer, président de l'Unique des patrons d'auto-école. " Nous n'avons pas beaucoup d'auto-écoles qui circulent encore. Pour faire une estimation, je dirai que déjà 70 % ont arrêté de rouler avec les conséquences que cela peut avoir. Il y a les élèves qui ne peuvent plus avoir leur cours, et qui sont programmer et donc ne peuvent poursuivre leur apprentissage ". Plus grave encore, il y a les examens eux-mêmes, avec la possibilité que ceux-ci ne puissent pas être assurés faute de carburants mais aussi que les inspecteurs également ne soient pas présents. " En bref la situation est délicate puisque le permis de conduire reste encore un sésame plus qu'indispensable à l'insertion professionnelle et sociale ". Un avis que le président du Conseil national des professionnels de l'automobile, Stéphane Kancel, complète. " Nous serons obligés de baisser les rideaux et donc c'est le chômage technique qui nous attend ".

Joe le taxi...

Il ne va plus partout Joe le taxi. En tout cas, grève d'essence oblige, il est la " tête sous l'eau " ainsi que le décrit Valérien Niçoise, président du syndicat des Taxis de Guadeloupe. " Le problème est que l'augmentation constante des carburants, nous prend à la gorge et oblige certains d'entre nous à vivre avec parfois moins que le SMIC. Avec toutes ces grèves d'essence notre activité est devenue difficile à exercer. Il y a 380 taxis sur le territoire de la Guadeloupe et à peine 20 % circulent, ils sont en train de nous tuer ". ajoute-t-il. " Normalement les taxis conventionnés devraient pouvoir circuler, car ils ont l'autorisation de transporter des malades assis

et devraient être logés à la même enseigne que les ambulances, mais dans la pratique c'est autre chose. Nous ne sommes pas autorisés à faire le plein, plein essentiel au maintien de notre activité ", poursuit Marie Capou, de la Chambre syndicale des taxis.

Tirer sur l'ambulance

" Voilà exactement ce que font les gérants avec ce blocus. Toute la population est prise en otage mais certains paient une facture plus lourde que d'autres ", amorce Franck Lasserre, président du syndicat interdépartemental des Ambulanciers et transports sanitaires. " Outre le fait que bien sûr notre activité soit touchée, il y a l'impact sur la population avec les risques encourus. Nous n'assurons plus que les urgences et avons pris le parti d'annuler tous les transports pour consultation, pour autant, certaines situations sont dangereuses pour des malades en plus de l'inconfort de devoir reprendre rendez-vous pour une visite médicale prévue depuis plusieurs semaines, voire, plusieurs mois. Nous n'avons pas de réserves de carburants, ni de cuves, rares sont ceux qui en disposent car nous sommes pour la plupart de petites structures et que pour disposer d'une cuve, les sociétés imposent un certain volume de stockage que nous ne sommes pas en mesure d'assurer à moins de nous regrouper, ce qui n'est pas le cas " achève Franck Lasserre.

Le facteur passera plutôt deux fois qu'une

Aucun souci du côté de la Poste. Bonnes nouvelles, factures et prospectus arrivent sans encombre jusqu'aux boîtes aux lettres. " Le fonctionnement de nos services est bien sûr soumis à l'approvisionnement de nos véhicules. Nous n'avons pas de cuves personnelles mais nous faisons partie des véhicules prioritaires désignés par la préfecture. Nous n'avons aucun problème de distribution du courrier et nous espérons que cela durera même si nous attendons la fin de ce conflit ", commente Colette Séné, directrice de la communication de la Poste.

Ça roule pour le service public

Le transport urbain n'aurait pas pu rêver meilleure publicité que l'inscription des véhicules de transport public dans la liste des véhicules prioritaires. " L'ensemble des véhicules du syndicat mixte de transport ont

été approvisionnés mardi 4 février en mi-journée. La préfecture a ordonné leur ravitaillement afin d'assurer le transport des personnes sur le territoire de Pointe-à-Pitre, Baie-Mahault, Gosier, et les Aymes. “, S'exprime Élisabeth Thibault, directrice des affaires générales du syndicat mixte des transports du Petit-Cul de sac marin. Une aubaine pour les usagers des transports public, enfin si abstraction est faite des embouteillages, autre dommage collatéral de cette grève.

L'appel de la préfète aux gérants de stations-service

Marcelle Pierrot, préfète de Région compatit à la gêne qu'occasionne pour la population le conflit dans la filière carburant. Elle précise que les gérants des stations-service ont obtenu de réelles avancées dans la concertation conduite par le Gouvernement. Des modifications ont été apportées au projet initial d'arrêté de méthodes au niveau interministériel. Des avancées qu'ils ont reconnues eux-mêmes lors de la récente réunion de présentation de cet arrêté en sous-préfecture samedi 1er février dernier. La préfète de Région a donc lancé un appel aux gérants de stations-service leur demandant de “ considérer favorablement les modifications apportées à cet arrêté de méthode et de reprendre leur activité, pour le retour à un fonctionnement normal de la vie économique dans le département et la sérénité de la population “.

Marcelle Pierrot, la préfète de Guadeloupe à droite