

Les syndicats sentent le terrain favorable

Total : les puits de la discorde

Derrière le face-à-face direction-syndicats, une dure réalité économique : le raffinage est structurellement déficitaire

Christophe de Margerie, le patron de Total, se plaint de ce que les Français n'aiment pas leurs entreprises. Mais à qui la faute ? Lorsqu'il annonce la fermeture de la raffinerie de Dunkerque, quelques jours avant la publication d'un bénéfice de 8 milliards d'euros, en pleine crise économique et à la veille d'un scrutin électoral, est-il simplement maladroit ou insensible au monde extérieur ? « C'est le calendrier industriel qui nous guide, pas l'agenda politique », plaide un porte-parole du groupe. Soit ! Mais de son côté, les yeux rivés sur les sondages, le gouvernement a plus que jamais joué les pompiers pyromanes.

La semaine dernière, Frédéric Lefebvre, le porte-parole de l'UMP, ne volait-il pas au secours des grévistes, jugeant que dans ce conflit « la CGT se battait pour l'emploi »... Bel exemple de démagogie. En janvier dernier, sondé par Christophe de Margerie, le gouvernement avait commencé par promettre au patron du groupe pétrolier que la voie était libre. Mais au premier signe de colère syndicale, oubliées

les promesses ! Claude Guéant, le secrétaire général de l'Elysée, a exigé que le groupe diffère sa décision après les régionales... avant de le sommer d'avancer la date de la réunion du comité central d'entreprise au 8 mars, comme le demandait la CGT.



Dans une raffinerie de Total

Du coup, malgré l'engagement de la direction de reclasser les 370 salariés du site, soit sur le centre d'assistance technique, soit dans la nouvelle école de formation ou encore dans d'autres raffineries du groupe, les syndicats sentent le terrain favorable. Et refusent de lâcher prise.

Cette crispation, due en partie au médiocre sens politique des dirigeants de l'entreprise pétrolière, ne doit pas pour autant occulter le fond du problème, économique celui-là. Depuis dix ans, les capacités de raffinage ont augmenté partout dans le monde. De nouveaux sites ont été créés en Afrique, en Chine, au Qatar, au Vietnam. Mais sous l'effet conjugué de la crise et de la pression environnementaliste, la demande d'essence, de fioul, de gazole, elle, n'a cessé de décroître, passant de 114 millions de tonnes en 2005 à 100 millions en 2010. Conséquences : les marges sur les produits pétroliers (la différence entre les prix du brut et les produits transformés) se sont effondrées, passant en un an de 41,4 dollars la tonne à 5 dollars la tonne !

Et rien ne dit que la situation s'améliorera en cas de reprise. Avec l'accent mis sur les économies d'énergie, la vogue des petites cylindrées, ce mouvement baissier semble irréversible. La France, qui a massivement « diesélisé » son parc automobile, est d'ailleurs la plus touchée. Longtemps elle a réussi à exporter ses surcapacités en essence. Aujourd'hui, personne n'en veut plus. Que faire ? « Ce sont des produits dangereux. On ne peut pas stocker à l'infini », plaide-t-on chez Total, qui perd environ 100 millions d'euros par mois sur ses activités de raffinage en France. Aujourd'hui, seuls les sites qui permettent de produire 45% à 55% de gazole sont viables. A l'usine des Flandres de Dunkerque, qui date des années 1970, le taux n'est que de 35%. Alors que de nombreux groupes pétroliers, comme Shell, se sont déjà retirés du raffinage dans l'Hexagone, pas étonnant que les salariés soient inquiets. La direction s'est engagée à maintenir ses autres sites. Sans toutefois s'engager sur la durée.

NATACHA TATU