

PAS DE RAFFINERIE POUR LA RÉUNION¹

Le 27 février 1980, le premier ministre mauricien, sir Seewoosagur Ramgoolam, signait un contrat d'*engineering* avec la société française Équipétrol qui s'engageait alors à participer à la construction d'une raffinerie de pétrole à Maurice. La participation d'Équipétrol, société spécialisée dans les investissements à l'étranger (ce qui suppose qu'elle n'a donc pas vocation à investir dans des départements d'outre-mer) et contrôlée à 80 % par la Société générale, banque nationalisée et actuellement troisième banque française, portera sur 80 % du projet, soit 560 des 700 millions de francs qu'il doit coûter. La raffinerie sera opérationnelle dans trois ans et l'investissement sera amorti cinq ans plus tard. Vraisemblablement donc, malgré sa faible capacité de production d'un million de tonnes par an (contre trois millions considérés comme le seuil de rentabilité en Europe), l'usine sera rentable. Sa production sera destinée à Maurice, bien sûr, à raison de 500 000 tonnes par an, la Réunion, pour 200 000 tonnes, les Comores, l'Afrique du Sud, l'Australie et le Japon...

La classe politique en émoi

La nouvelle de cet accord, évidemment, a fait l'effet d'une bombe à la Réunion. Les principaux élus du département et la Chambre de commerce et d'industrie, par la voix de son président, M. Charles Isautier, ont poussé des hauts cris, voyant dans cette affaire un coup de poignard dans le dos de la solidarité nationale, pour tout dire, un « véritable scandale ».

Ainsi, dans un communiqué paru dans le *Journal de l'île de la Réunion*, le RPR s'étonne que la France investisse dans un pays « instable économiquement et politiquement », ce qui devrait provoquer la dépendance énergétique de l'île à l'égard d'un voisin qui fait partie de l'OUA, laquelle met périodiquement en cause l'appartenance de la Réunion à la France. Le RPR pense qu'il s'agit là d'une question de prestige, le gouvernement voulant montrer qu'il se préoccupe du développement des pays du tiers monde.

De son côté, M. Pierre Lagourgue, député UDF et président du conseil général, n'a pas hésité à rendre visite, le 7 mars, au Premier ministre, M. Raymond Barre, pour qu'il lui promette d'intervenir en faveur du département. À sa sortie de l'hôtel Matignon, il déclarait d'ailleurs : « Si la raffinerie se fait avec des capitaux français, nous la voulons à la Réunion ».

1. Texte rédigé initialement pour les *Cahiers de la Réunion* mais, suite à la disparition de la revue, simplement photocopié et distribué à des élèves de terminale B du lycée Leconte-de-Lisle, à Saint-Denis (Réunion) pour illustrer leur cours sur la croissance et le développement.

Enfin, le Parti communiste réunionnais, par l'intermédiaire de son organe, *Témoignages*, voit dans le choix de ne pas investir ici la confirmation que la France ne se soucie guère de promouvoir le développement de l'économie réunionnaise, d'autant qu'elle doit participer à la construction prochaine d'une conserverie aux Seychelles, conserverie qui, elle aussi, était espérée dans notre île, au Port.

Si les élus de la majorité ont affecté d'être stupéfaits, c'est que la France, du temps où M. Michel Debré était encore Premier ministre, aurait promis de doter les Mascareignes de deux usines : une usine d'engrais à l'une, une raffinerie de pétrole à l'autre. L'usine d'engrais ayant déjà été mise en place à Maurice, la raffinerie nous serait revenue. Il semble bien aujourd'hui que la France n'ait rien promis de tel. Du reste, l'État, il y a quelques années, avait donné à choisir entre le barrage de la rivière de l'Est et une raffinerie. M. Debré avait alors opté pour l'usine hydroélectrique. L'affaire était donc entendue et, dès lors, on peut se demander si les déclarations catastrophées d'aujourd'hui ne sont pas pure hypocrisie.

Cela dit, il y a longtemps, 10 ans au moins, que l'on se préoccupe de remplacer la raffinerie de Tamatave, nationalisée par le gouvernement malgache. Un premier projet avait été envisagé par les compagnies françaises Elf et Total, et on avait parlé d'un terminal pétrolier à La Possession. On y avait renoncé pour des raisons techniques et économiques aussi bien que politiques, les mêmes raisons qui ont guidé le choix d'Équipétrol en faveur de Médine.

La géographie contre la Réunion

Avant d'envisager la construction d'une quelconque raffinerie (ce qui suppose environ 100 hectares de terrain plat, ce qui, d'une part, n'est pas si facile à trouver à la Réunion, et, d'autre part, diminuerait d'autant les surfaces cultivables situées, elles aussi, en bord de mer), il faut savoir si l'on est en mesure de recevoir la matière première, c'est-à-dire le pétrole brut. Il faudrait envisager, pour que nous puissions recueillir des superpétroliers, soit de construire un terminal, soit d'agrandir le port.

Si Équipétrol avait voulu investir chez nous, elle aurait dû, probablement, mettre en place un terminal muni d'un pipe-line de 400 mètres environ, comme il sera fait à Médine. Malheureusement, la Réunion est une terre géologiquement jeune qui n'a émergé des eaux de l'océan Indien qu'il y a environ trois millions d'années. L'érosion n'a pas pu y faire le même travail de sape qu'à Maurice, née il y a huit millions d'années, où non seulement le relief est moins accidenté, mais où les profondeurs sont moins considérables aux abords de la côte. Ainsi, à Médine, à 400 mètres au large, il y a 40 mètres de profondeur ; à La Possession, le site qu'on avait un moment envisagé, il y en a probablement beaucoup plus, quoique l'Omnium technique des pipe-lines, filiale de la Banque de Paris et des Pays-Bas, l'une des principales banques d'affaires françaises, prétende avoir trouvé, lors de recherches effectuées en 1978, de faibles profondeurs. Un terminal pétrolier à La Possession était évalué, à l'époque, à 100 millions de francs. Au moins !... Le coût

était donc très élevé et il aurait eu des répercussions sur le prix de l'essence.

Quoi qu'il en soit, même si l'on ne peut pas construire un terminal dans les eaux agitées de la côte au vent, il est toujours possible de faire accoster les pétroliers, mais, compte tenu de leurs grandes dimensions actuelles, il faudrait agrandir et réaménager totalement le port de la pointe des Galets. Un tel ouvrage est d'ailleurs prévu depuis quelques temps, mais on craint qu'il ne soit remis en cause par l'implantation future d'une raffinerie à Maurice, l'approvisionnement de notre île en produits pétroliers pouvant, dès lors, se faire par l'intermédiaire de caboteurs.

La logique capitaliste

Quoi qu'il en soit de la difficulté technique d'implanter un terminal et une raffinerie à la Réunion, elle n'était certainement pas insurmontable. Ce sont d'autres raisons, plus puissantes, qui ont renoncé les responsables d'Équipétrol au profit de Maurice. Les entrepreneurs capitalistes, on le sait, ne sont pas des philanthropes. Leur principal souci est de rentabiliser les capitaux investis et non de faire plaisir à tel ou tel homme politique à la recherche d'électeurs. Sur ce plan, Maurice a des arguments autrement plus convaincants que la Réunion.

Non seulement la législation commerciale y est moins contraignante, mais les investisseurs étrangers y sont accueillis à bras ouverts. N'est-ce pas, d'ailleurs, pour favoriser les investissements d'entreprises étrangères dont la production exige beaucoup de main d'œuvre peu qualifiée que les dirigeants mauriciens ont mis en place une zone franche ? Par contre, il n'est pas sûr qu'à la Réunion, il y ait une réelle volonté d'investir dans l'industrie. En effet :

1. Il y a une véritable hémorragie de capitaux privés : 1 594,3 millions de francs de 1973 à 1978, de quoi faire bien des investissements productifs !

2. L'installation d'entreprises nouvelles, d'import-substitution notamment, se heurte plus aux intérêts en place qu'à l'étroitesse du marché.

3. Il n'y a pas, au niveau des départements d'outre-mer, d'organismes équivalents de la Coface, capable, comme elle le fait pour des investissements à l'étranger, de garantir des investissements importants comme celui qui nous intéresse ici, à concurrence de 80 % de leur montant, et propre donc à encourager véritablement la constitution d'entreprises de grande taille.

Au niveau des coûts de production également, Maurice possède des avantages certains. Tout d'abord, l'approvisionnement en pétrole brut a toutes les chances d'être moins coûteux pour Maurice. En effet :

1. La Réunion est victime, au niveau des coûts de transport, du monopole de la Cimacorem.

2. La France doit acheter de grandes quantités de pétrole sur le marché libre d'Amsterdam où, comme on le sait, les prix flambent, atteignant environ trois fois ceux que fixe l'OPEP qui assure 60 % de son approvisionnement.

3. Les pays du Moyen-Orient sont toujours prêts à accorder des avantages aux pays en voie de développement, surtout lorsqu'y vivent, comme à Maurice, de nombreux musulmans (il y en avait déjà 137 000 en 1972, soit 16 % de la population totale) ; notons, à ce propos, que Bahreïn et l'Iran étaient, dès 1978, respectivement le 6^e et le 10^e fournisseurs de l'île Maurice, fournisseurs de pétrole, bien entendu.

Un autre argument auquel les entrepreneurs capitalistes sont particulièrement sensibles, c'est la faiblesse du coût de la main d'œuvre. En ce domaine, même si les salaires du secteur privé n'ont pas, à la Réunion, le niveau qu'ils peuvent atteindre en Métropole, ils n'en restent pas moins beaucoup plus élevés qu'à Maurice, comme le montre le tableau suivant qui compare des salaires mensuels d'ouvriers travaillant dans des entreprises non sucrières, versés fin 1978 et exprimés ici en francs français :

	Maurice	Réunion
Salaire le plus bas	328,57 (mécanicien)	1273,92 (SMIC au 31/12)
Salaire le plus élevé	1857,14 (maçon)	2156,27 (OPl bâtiment)

Sources : INSEE et ministère mauricien de la Planification et du développement.

Compte tenu du fait que la plupart des salaires ouvriers mauriciens sont proches du salaire le plus bas cité dans ce tableau et que les charges sociales sont beaucoup moins élevées à Maurice qu'à la Réunion, on comprend l'intérêt de la société Équipétrol pour la main d'œuvre mauricienne, même si la raffinerie de Médine ne doit employer que 200 personnes.

Il y a peut-être là de quoi consoler les responsables de notre économie car il semble bien que l'installation d'une raffinerie n'aurait eu que peu d'incidence sur l'emploi à la Réunion où il y a, rappelons-le, plus de 50 000 chômeurs. Certes, l'industrie pétrolière est, habituellement et dans les pays développés, une industrie motrice capable d'entraîner dans son sillage la mise en place d'industries liées comme la pétrochimie. Pourtant, compte tenu des blocages à l'investissement évoqués ci-dessus, de l'étroitesse du marché local, de notre refus de commercer vraiment avec nos voisins (refus lié à notre appartenance au Marché commun), de la qualification souvent médiocre d'une main d'œuvre pourtant chère (relativement aux autres économies du tiers monde, cela s'entend) et de l'éloignement des grands centres de consommation, nous ne pensons pas qu'une raffinerie de pétrole aurait eu beaucoup d'effets d'entraînement sur notre économie. À part pour la branche « bâtiment et travaux publics » à qui elle aurait donné du travail, il y aurait eu peu de retombées (sinon écologiques, car la pollution aurait été sensiblement accrue), d'autant que le peu de salaires supplémentaires distribués n'aurait que bien peu stimulé la consommation... une consommation de produits métropolitains pour l'essentiel, d'ailleurs.

Toujours la question du statut

Encore une fois, il est permis de se demander si le statut de département de notre île ne lui a pas joué un vilain tour. En effet, ce statut suppose que :

1. notre économie, bien que sous-développée, soit ouverte sur l'extérieur, du moins sur la France et la Communauté économique européenne, économies hautement industrialisées que nous sommes incapables de concurrencer, pour des raisons de productivité en particulier ;

2. notre société soit calquée, autant que faire se peut, sur la société française où les revenus élevés correspondent à un niveau élevé de la productivité du travail.

Or, dans la mesure où de petites entreprises locales, à l'échelle de notre économie, ne peuvent pas se développer à l'abri de barrières douanières, il faut faire appel, comme Maurice, à des investissements extérieurs à la recherche d'une main d'œuvre bon marché, conformément à la logique de la division internationale du travail qui veut que les pays développés, à technologie avancée, soient spécialisés dans des productions très capitalistiques à forte valeur ajoutée, contrairement au tiers monde spécialisé dans la production de matières brutes ou peu transformées par une main d'œuvre nombreuse mais peu qualifiée. Mais, si la main d'œuvre est relativement bon marché en comparaison de la main d'œuvre européenne, elle ne l'est pas en comparaison de celle de nos voisins. Nous sommes donc, semble-t-il, condamnés à l'assistance qui nous permet de consommer massivement sans produire, et cela par la départementalisation.

Ajoutons enfin l'incertitude de l'avenir politique de l'île comme facteur dirimant. La plupart des investisseurs éventuels sont convaincus que le statut de département de l'île est loin d'être définitif et se méfient des conséquences éventuelles d'un changement de statut. Maurice, encore une fois, ne présente pas cet inconvénient. Personne n'y conteste son statut d'État indépendant. Le seul « risque » que courent les entreprises privées, c'est l'arrivée au pouvoir du MMM que l'actuel gouvernement essaie désespérément de repousser, mais, après tout, les théoriciens capitalistes ne savent-ils pas que le profit est la contrepartie du risque...

En définitive, le meilleur argument en faveur de l'implantation, à la Réunion, d'une raffinerie de pétrole était l'étendue de son marché par rapport au marché mauricien. Mais la réduction des coûts de transport qui en aurait résulté aurait été dérisoire en regard de tous les inconvénients que nous avons énumérés. Maurice avait trop d'atouts dans son jeu. La question est à nouveau posée de savoir si un véritable développement économique de la Réunion est possible dans le cadre du département. Une autre question se pose aussi, qui concerne les deux îles : ce type d'investissement lourd est-il susceptible de favoriser vraiment leur développement ? Ne risque-t-il pas, au contraire, d'accroître leur dépendance à l'égard du monde développé, puisqu'il s'agit de transformer une matière brute importée avec des capitaux étrangers ? Des industries de main d'œuvre fondées sur les potentialités locales du secteur primaire ne seraient-elles pas éminemment préférables ?

Philippe GUILLOT