

Contrat d'approvisionnement en hydrocarbures :

La note de TRAFIGURA est salée

On semble avoir oublié cette affaire qui a défrayé les chroniques : le marché d'approvisionnement du pays en hydrocarbures. Passé dans des conditions peu transparentes en 2003, le marché a fait la une à l'occasion des fameux additifs acceptés au terme d'une lettre du ministre de l'hydraulique et de l'énergie de l'époque (Cheikh Saad Bouh Kamara, fraîchement promu à ce poste). A l'époque, nous avions dénoncé et les conditions de l'octroi du marché, et l'acceptation par la partie mauritanienne des additifs lesquels risquaient d'augmenter considérablement la facture énergétique du pays. Le prix des hydrocarbures a augmenté depuis. Et pour cause...

Retour sur une affaire qui n'en finit pas de nous coûter.

Suite à l'appel d'offres lancé par le GPP en octobre 2003, la société TRAFIGURA avait été déclarée adjudicataire du marché de l'approvisionnement dont la première cargaison était prévue le 16 janvier 2004. A la signature du contrat qui devait être conforme au cahier des charges, et au procès verbal d'adjudication, les sociétés acheteurs ont constaté que les dispositions avaient été modifiées à leur insu. En effet, le Ministre, nommé quelques jours plutôt, avait, par lettre, demandé au président (conseiller) de la commission d'adopter des additifs dont l'origine était ignorée. Ces additifs modifiaient totalement le contenu et la valeur du contrat notamment en ces points suivants : - Modification de la cotation du fret qui s'est avérée supérieure à celle du cahier des charges de 6 à 7 usd / tm ; - Modification de la date de facturation initialement prévue à la date de cession en bac des produits par la faculté donnée aux vendeurs de facturer à la date du chargement ce qui coûte 60 usd tm ; - Modification de la clause relative au stock de sécurité de 30.000 Tm qui devait appartenir au vendeur et dont

Trafigura encore

Le contrat d'approvisionnement de la SOMAGAZ arrive à son terme. Un appel d'offres a été lancé, visiblement selon les normes. Quatre sociétés ont soumissionné. TRAFIGURA est là ! Elle avait rallié le marché des hydrocarbures dans les conditions qu'on sait. Elle risque de faire de même avec celui du gaz. L'immixtion du département n'étant pas exclue. Cette société bénéficie d'une grande bienveillance au sein de l'administration mauritanienne. L'ancien ministre de l'hydraulique et de l'énergie, CSK, avait été "obligé" (dit-on) à signer les additifs. Le dossier avait été ardemment défendu par les autorités qui devaient se contenter de jouer le rôle du régulateur. Elles pousseront le zèle jusqu'à obliger les distributeurs nationaux récalcitrants (et pour cause !) à signer le contrat malgré l'effet des additifs qui annulaient le cahier des charges initial. Avec la complicité bienveillante d'opérateurs mauritaniens, TRAFIGURA procède à la surfacturation des produits fournis et profite largement de la complicité de fonctionnaires et opérateurs véreux. A quel prix ?

le stockage est à sa charge jusqu'à la fin du contrat par l'appartenance aux sociétés ; - Modification des coûts d'assurance du coulage en mer.

Cette situation avait poussé certains acheteurs à refuser de signer le contrat ainsi modifié unilatéralement par le département, d'ailleurs non concerné par l'achat des produits au regard des textes en vigueur (loi 2000-05). Après plusieurs mois de négociations rythmées par les ruptures d'approvisionnement, l'État sous la menace de suspendre les agréments des sociétés d'une part et la promesse d'évaluation des additifs a obligé les sociétés de signer le contrat.

Le résultat aujourd'hui est clair : malgré les prétentions complices de certains fonctionnaires du département, la Mauritanie paye au bout d'une année en plus de l'augmentation des cours du pétrole plus de 35.000 000 USD au vendeur sans aucune contrepartie ! Pourtant ce sont bien ces risques prévisibles de voir la facture augmenter qui avaient poussé observateurs et opérateurs intéressés à tirer la sonnette d'alarme. Aujourd'hui les résultats sont là et il ne pouvait en être autrement.

Les additifs coûtent au réel plus de 35 millions USD au consommateur mauritanien malgré les prétentions du président de la commission qui avait dit que les additifs ont économisé 2 millions usd sur la facture pétrolière, laquelle a doublé en une année. Les augmentations des coûts du brut devaient augmenter la facture de 25 à 30%. Ci-dessus les vrais chiffres :

1) Fret :

Le tableau de comparaison de fret suivant ressort une différence de 7 usd la tm en faveur de TRAFIGURA, soit rapporté à la consommation nationale.

$$7\text{USD} \times 420.000\text{Tm} = 2\,940\,000\text{ USD.}$$

Ceci est dû au changement de cotations du fret par les additifs.

2) Le stock de sécurité

La valeur du stock de sécurité, son stockage au terme du cahier des charges était à la charge du vendeur jusqu'à la fin du contrat, le changement de cette condition coûtera aux acheteurs la somme de :

$$30\,000\text{tm} \times 400\text{ usd} = 12\,000\,000\text{ usd}$$

Cette situation a perturbé totalement les possibilités financières du GPP qui n'a pas les moyens de faire face aux obligations du marché à plus forte raison des extra. Ce coût a une contrepartie physique mais cause des pertes énormes.

3) La facturation au chargement

Cette disposition est la plus grave de toutes car elle met totalement l'acheteur en dehors de toutes possibilités d'agir sur ses commandes surtout quand il s'agit de sociétés connues pour leur manquement aux règles commerciales.

Selon l'additif, TRAFIGURA charge là où elle veut en fonction des cours les plus bas et facture aux acheteurs mauritaniens à la date voulue au moment où les cotations sont les plus élevées. Ce mécanisme coûte 60 usd / tm sans aucune contrepartie, soit en chiffre

$$60\text{ usd} \times 420\,000\text{ tm} = 25\,200\,000\text{ usd}$$

Exemple d'un chargement de gasoil chargé en Inde et en Arabie Saoudite le 27 octobre et le 12 novembre au moment où le gasoil accusait une baisse sensible durant tout le mois de novembre et qui a finalement été facturé aux plus fortes cotations à l'acheteur mauritanien. Le navire est arrivé à Nouadhibou le 16 Décembre soit 45 jours de délais de route.

4) Poste des assurances et le coulage en mer

Ces postes sont, au regard du cahier des charges, supportés par le fournisseur mais les additifs les ont mis sur le compte des acheteurs. Après la crise qui est arrivée, TRAFIGURA a déclaré verbalement selon le président de la Commission, qu'elle renonçait à ces postes, malgré leur figuration dans le contrat signé. Il est à souligner que toutes les négociations ont eu lieu d'une part, entre les sociétés récalcitrantes et le président de la Commission et d'autre part, entre TRAFIGURA et le président. Le montant de ces deux postes est de 5 à 6 millions de \$ USD.

Pour une réévaluation du contrat

Il y a lieu de se féliciter de la promesse faite dernièrement par le Ministre de l'Hydraulique et de l'Énergie à l'Assemblée Nationale de procéder à l'évaluation du contrat suite à des questions posées par quelques députés. Mais il est nécessaire en plus que les responsabilités dans cette affaire soient déterminées car plusieurs questions se posent : Comment un Ministre, étranger à une opération, écrit au Président d'une Commission pour ajouter des additifs à un cahier de charges ayant fait l'objet d'un appel d'offres international, un dépouillement et une adjudication ? Comment un Président d'une Commission, dont la présence a un rôle d'observation et de régulation, modifie dans le fond et la forme une adjudication d'un marché entre un fournisseur étranger et des sociétés privées sous d'autres cieux les faits sont très graves et fortement réprimés par la loi ?

Il est à noter aussi que grâce aux efforts de la B.C.M, le Département de l'Énergie pourrait annuler la surfacturation du navire Rainbow. Surfacturation décollant du jeu sur les cotations entre la date du chargement et du déchargement. Selon les premières informations, TRAFIGURA aurait annulé cette augmentation de 1 million 800.000 \$ USD. Ces pratiques, autorisées par les additifs illicites donnent des possibilités aux fournisseurs de jouer sur les cotations. Afin de pouvoir limiter cette saignée, il serait utile de vérifier l'ensemble des cargaisons déjà livrées en faisant un rapprochement entre les dates de chargement et les cotations appliquées.

Les additifs ont été faits illicitement d'une façon préméditée pour prendre au consommateur mauritanien le maximum, et ce, malheureusement avec l'aide de certains responsables du pays.

Nos secteurs de l'énergie et des mines ont marqué l'année 2004 par la répétition d'opérations frisant le scandale, hier la Raffinerie et FEEDCO, aujourd'hui TRAFIGURA et le GPP, demain le GPC et Sterling. Toutes ces opérations sont du fait de la témérité de nos responsables qui signent les contrats en dehors du cadre réglementaire et avec des partenaires mal choisis. Cela fait trop pour notre cher pays mais comme le dit le proverbe Hassaniya "Les you you de la mère du voleur s'arrêteront un jour" (Oum sàreg maâ tem ella mzaghtrâ).