

Les infrastructures pétrolières et les stocks stratégiques pétroliers

Une composante majeure de la sécurité énergétique
en constante restructuration.

L'année 2015 a été marquée par des travaux sur l'évolution :

- du dispositif relatif à l'obligation de pavillon, qui porte désormais sur l'ensemble des opérateurs pétroliers et non plus sur les seuls raffineurs,
- du système de gestion des stocks stratégiques pétroliers dans les départements d'outre-mer.

Les nouvelles mesures entreront en application en 2016.

Les infrastructures de stockage

Les raffineries et dépôts d'importation

La France importe par voie maritime la quasi-totalité des produits pétroliers consommés.

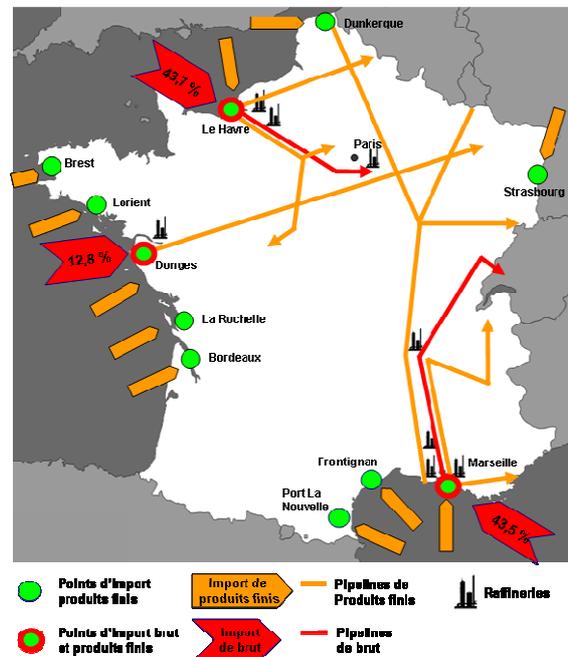
Le pétrole brut, qui a représenté 56,7 Mt en 2015 en métropole, soit 6% de plus qu'en 2014, est approvisionné dans les ports du Havre (43,7%), de Marseille (43,5%) et de St Nazaire (12,8%) avant d'être transporté par pipeline vers :

- l'une des 8 raffineries françaises ou leurs dépôts annexes :
 - Normandie : ESSO Port-Jérôme et TOTAL Gonfreville,
 - Région parisienne : TOTAL Grandpuits,
 - Région lyonnaise : TOTAL Feyzin,
 - Région Sud-Est : PETROINEOS Lavéra, ESSO Fos et TOTAL La Mède,
 - Région Ouest : TOTAL Donges,
- ou l'un des 7 dépôts suivants :
 - Normandie : CIM Le Havre et Antifer,
 - Région Sud-Est : GEOSSEL Manosque, SPSE et GIE LA CRAU à Fos sur mer,
 - Région parisienne : TOTAL Gargenville,
 - Région Est : SFPJ Gennes.

Comme annoncé en 2015, la raffinerie TOTAL La Mède devrait cesser ses activités de raffinage en 2016. Le site développera diverses activités industrielles, notamment une activité de négoce de produits raffinés et de biocarburants ; il restera donc un site de stockage de produits pétroliers.

Les produits finis (40,8 Mt) sont importés principalement par voie maritime, mais proviennent également de pays frontaliers, par voie routière, par pipeline, ou par voie fluviale (Belgique et Allemagne).

Figure 1 : Importations de produits pétroliers



Source DGEC

Les capacités de stockage nationales

La France dispose d'une capacité de stockage globale de produits pétroliers de l'ordre de 46 millions de m³, stable par rapport à 2014.

Ces infrastructures sont dédiées à plus de 60% au stockage de produits finis (environ 29 millions de m³).

Les capacités nationales sont réparties comme suit :

Capacités de stockage (m ³)		
Raffineries	14 380 641	31%
Dépôts annexes raffineries	717 000	2%
Cavernes	9 178 000	20%
Aéroports	290 353	1%
Dépôts (*)	21 466 705	47%
Total	46 032 699	100%

Source CPDP-DGEC

(*) autres dépôts de stockage de carburants, combustibles ou brut de plus de 400 m³ (hors dépôts militaires)

La capacité globale de stockage est restée stable ces dernières années (45,8 millions de m³ en 2002 contre 46 aujourd'hui). Cependant, si l'on considère les

dépôts pétroliers dédiés au stockage de carburants, de combustibles ou de brut d'une capacité de stockage supérieure à 400 m³ (hors cavernes et raffineries), leur nombre a diminué significativement passant de plus de 300 en 2000 à 203 en 2015. On constate que le maillage du territoire s'est distendu au profit de dépôts de plus grande capacité.

Physionomie des dépôts de stockage en métropole

Les dépôts d'une capacité supérieure à 400 m³ se répartissent de la façon suivante :

Capacité de stockage (milliers de m ³)	Nombre de dépôts	Volume total (m ³)	Part du volume total (%)
4 000 < C	1	4 130 700	18,4%
2 000 < C < 4 000	1	2 260 000	10,1%
1 000 < C < 2 000	2	3 399 000	15,1%
500 < C < 1 000	4	3 026 600	13,5%
250 < C < 500	9	2 991 756	13,3%
100 < C < 250	21	3 446 611	15,3%
50 < C < 100	32	2 256 940	10,0%
10 < C < 50	32	861 666	3,8%
1 < C < 10	14	53 332	0,2%
0,4 < C < 1	87	47 453	0,2%
Total	203	22 474 058	100,0%

Source CPDP-DGEC

Parmi ces 203 dépôts, 90 sont destinés uniquement à la distribution. Ils représentent moins de 0,3% de la capacité de stockage, car il s'agit de dépôts de petite taille, d'une capacité généralement inférieure à 1000 m³.

Les autres dépôts sont essentiellement des établissements fiscaux de stockage (EFS)¹ ; 94% des EFS disposent d'au moins un moyen d'approvisionnement massif (22 par voie fluviale, 28 par voie ferrée, 29 par voie maritime et 64 par pipeline ; 15 disposent de 2 modes différents, 5 disposent de 3 modes différents et 4 les possèdent tous).

Des disparités régionales

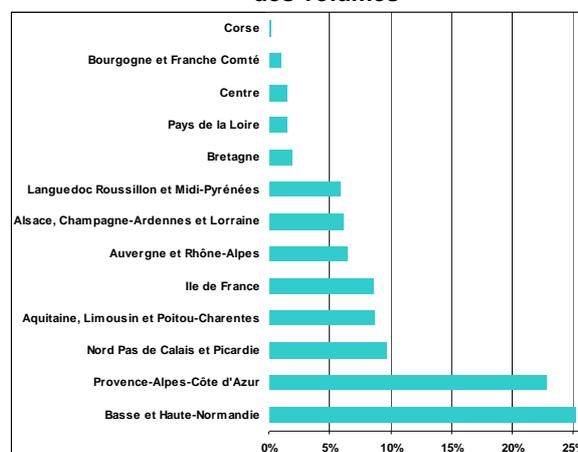
La répartition des capacités de stockage sur le territoire métropolitain n'est pas homogène. La proximité des outils de raffinage, des sites d'importations, mais aussi des infrastructures de transport massif de produits pétroliers influence cette répartition (fig. 2).

Les régions Normandie et PACA représentent à elles seules 48% des capacités de stockage en EFS. Dans une moindre mesure, les régions Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes et Nord-Pas-de-Calais-Picardie se distinguent en cumulant 18% des capacités en raison de la présence d'importants dépôts d'importation. L'Ile-de-France et la région Auvergne-Rhône-Alpes, avec respectivement 8,6% et 6,4% représentent également une part significative qui peut être expliquée par

¹ Le régime de l'entrepôt fiscal de stockage (EFS) permet aux opérateurs de stocker des produits pétroliers en suspension de droits et taxes. Il concerne généralement des dépôts de grande capacité dont les produits stockés représentent une immobilisation financière importante.

l'activité économique importante de ces zones. Enfin, les 7 autres régions représentent seulement 18,4% des capacités de stockage en métropole.

Figure 2 : Répartition géographique des capacités de stockage des dépôts EFS en % des volumes



Source CPDP-DGEC

Le réseau de stations-service

Secteur fortement concurrentiel, le nombre de stations-service est en constante diminution depuis les années 80. Il est ainsi passé de 40 000 à moins de 11 000 en 35 ans ; 90 stations ont fermé en 2015 (95 en 2014). Parallèlement, le nombre de stations-service de la grande distribution (GMS) augmente en 2015 de +30 (+86 en 2014), mais leur part de marché diminue pour la troisième année consécutive au profit des stations des réseaux traditionnels qui voient pourtant leur nombre diminuer de 125 unités.

Les réseaux de transport par pipelines

Les principaux réseaux de pipelines

Les pipelines constituent les seules infrastructures dédiées au transport massif du pétrole brut et des produits pétroliers raffinés. Ils sont utilisés pour acheminer les produits des zones d'importation et de production vers les lieux de consommation.

Les pipelines de pétrole brut relient les dépôts d'importation aux raffineries. Les principaux sont :

- **Le pipeline sud-européen (PSE) :**
Il approvisionne les raffineries de Feyzin et de Cressier (Suisse) au départ du grand port maritime de Marseille.
- **Le pipeline Antifer-Le Havre :**
Il transporte du pétrole brut du port d'Antifer au dépôt de la CIM (Compagnie Industrielle Maritime), situé au Havre ; le produit est ensuite acheminé jusqu'aux raffineries de la Basse-Seine.

Les pipelines de produits finis approvisionnent les dépôts de distribution. La France en compte quatre principaux :

- **Le pipeline Le Havre-Paris (LHP) :**
Il alimente la région Ile-de-France et les aéroports parisiens. Il dessert également les zones de Caen et d'Orléans-Tours.
- **Le pipeline Méditerranée Rhône (PMR) :**
Il alimente la région lyonnaise, la Côte-d'Azur et la Suisse (Genève) à partir de Fos-sur-Mer.
- **L'oléoduc de défense commune (ODC) :**
Il représente la partie française du « Central Europe Pipeline System » (CEPS) de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et s'étend en France sur 2 260 km.
- **Le pipeline Donges-Melun-Metz (DMM) :**
Il traverse la France d'ouest en est, du port de Saint-Nazaire à Saint-Baussant. Il alimente la région du Mans et l'est de la France. Il est relié au LHP et à l'ODC.

Les pipelines de pétrole brut et de produits finis approvisionnent à la fois les dépôts de distribution et les raffineries :

- **Le pipeline d'Ile-de-France (PLIF) :**
Il approvisionne la raffinerie de Grandpuits (sud-est de Paris) à partir du port du Havre et peut être utilisé comme moyen de secours pour l'approvisionnement de la raffinerie de Normandie. Il transporte également des produits finis depuis la raffinerie de Grandpuits vers le dépôt de Gargenville ou vers ceux du Havre.
- **Les pipelines entre Fos et Manosque (PSM et GSM) :**
Ils transportent du pétrole brut ou des produits raffinés entre le Grand port maritime de Marseille et les cavités souterraines² de Manosque, ainsi que la saumure qui intervient dans les processus de vidange et remplissage de ces cavités.

Le trafic dans les principaux pipelines de pétrole brut

En 2015, les quantités de pétrole brut transportées dans les principaux pipelines sont à nouveau au niveau de 2013 grâce au retour à la normale de l'activité du Pipeline d'Ile-de-France. En effet, en 2014 ce pipeline avait connu une baisse de 26% à cause de l'arrêt de la raffinerie de Grandpuits dans le cadre de sa maintenance programmée, et d'une avarie ayant entraîné son arrêt pendant un mois.

² Les capacités de stockage situées à Manosque sont constituées de cavités creusées dans des couches de sel gemme.

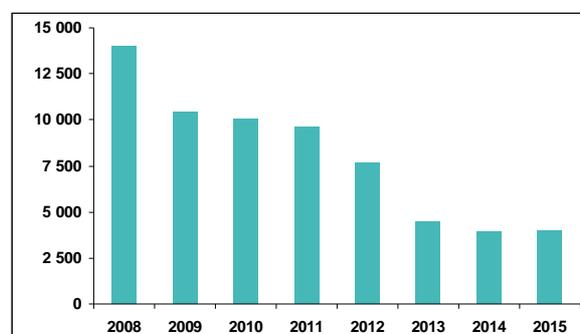
Figure 3

Pipeline	Tonnage annuel (kt)
Antifer - Le Havre	9 359
Pipeline Sud-européen	7 322
Pipeline d'Ile-de-France	4 293
Pipeline du Jura	2 460
Pipelines société Vermilion	578
Pipelines société Lundin	286

Source DGEC

Lorsqu'il est exprimé en Mt.km, le trafic global de pétrole brut dépend dans une large mesure de celui du PSE, le plus long du réseau (fig. 4 et 5).

Figure 4 : évolution du trafic dans les principaux pipelines de pétrole brut³ (en Mt.km)

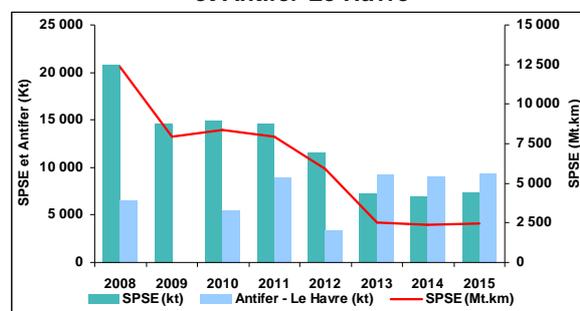


Source DGEC

Les pipelines sud-européen (PSE) et Antifer-Le Havre

Après avoir connu une baisse continue depuis 2008, l'activité du réseau PSE a augmenté de 5% par rapport à l'année 2014. Le trafic sur le pipeline Antifer-Le Havre a connu la même tendance (+ 4%).

Figure 5 : évolution des trafics des pipelines PSE et Antifer-Le Havre



Source DGEC

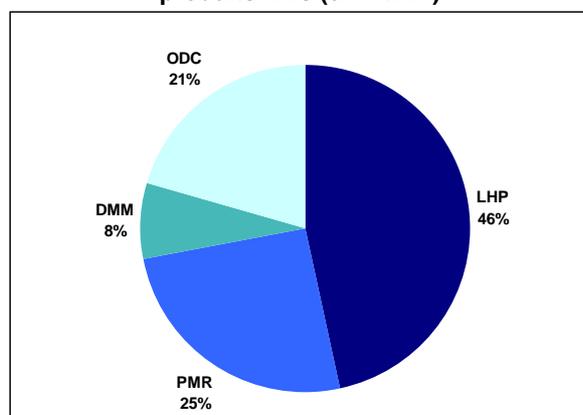
³ PSE, Oberhoffen-Carling (naphta), Pipeline du Jura, Antifer-Le Havre, PLIF (sauf produits finis et semi-finis entre Gargenville et Grandpuits), Lundin (Villeperdue-Grandpuits), Vermilion (Bassin parisien et Bassin Aquitaine Nord et Sud).

Pour rappel, l'accident intervenu sur le pipeline PSE en 2009 dans la plaine de la Crau, conjugué à une baisse de trafic vers l'Allemagne et à l'arrêt de la raffinerie de Reichstett, en France, a occasionné une diminution importante du trafic du PSE jusqu'en 2012. L'arrêt de l'approvisionnement de la raffinerie de Miro en Allemagne explique la nouvelle réduction de l'activité de 58% (valeur en Mt.km) entre 2012 et 2013. Le pipeline Antifer-Le Havre n'a présenté aucune activité en 2009 en raison des travaux qui l'ont affecté tout au long de l'année.

Le trafic dans les principaux pipelines de produits finis

En 2015, le pipeline Le Havre-Paris représente à lui seul près de la moitié du trafic de produits finis en France (fig.6).

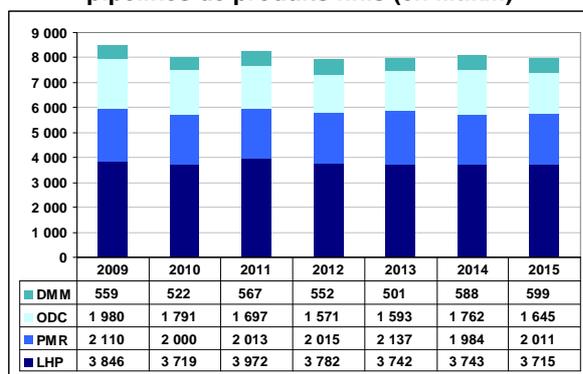
Figure 6 : trafic des principaux pipelines de produits finis (en Mt.km)



Source DGEC

Le trafic de chaque réseau est globalement stable d'une année sur l'autre comme l'illustre la figure 7.

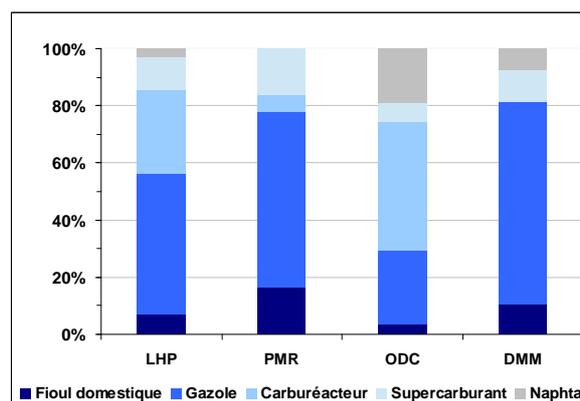
Figure 7 : évolution du trafic des principaux pipelines de produits finis (en Mt.km)



Source DGEC

Les types de produits transportés varient d'un pipeline à l'autre. Deux d'entre eux sont caractérisés par le volume important de carburéacteur transporté : le LHP, qui alimente les deux aéroports parisiens, et l'ODC qui dessert de nombreuses plates-formes aéronautiques à l'étranger (fig.8).

Figure 8 : trafic par types de produits finis (en kt)



Source DGEC

Les quantités de fioul domestique transportées ont augmenté de 12% par rapport à 2014. Cette hausse doit être relativisée car elle résulte d'achats de fioul domestique historiquement faibles en 2014 en raison de températures clémentes et des prix très attractifs de l'année 2015.

Les livraisons de carburéacteur ont également augmenté de 4,5%. Cette progression est à relativiser, car les consommations de 2014 ont été affectées par les grèves d'Air France.

Enfin, le transport de naphta a diminué de 12% par rapport à l'année 2014, en raison notamment de l'arrêt des transferts vers le vapocraqueur de Carling, définitivement arrêté en octobre 2015.

Les stocks stratégiques pétroliers

Fonctionnement du système des stocks stratégiques pétroliers

Ce système a pour fonction de permettre à la France de remplir ses engagements envers l'Union européenne (UE) et envers l'Agence internationale de l'énergie (AIE) en matière de sécurité énergétique pétrolière. Ces engagements portent sur le maintien d'un niveau minimum de stocks de produits pétroliers destiné à surmonter les situations de crise internationale affectant les approvisionnements. Ces stocks stratégiques sont également utilisés pour répondre aux difficultés d'approvisionnement local ou national entraînant ou risquant d'entraîner une pénurie de produits pétroliers.

Obligation AIE

L'AIE a été créée en 1974, à la suite des chocs pétroliers, afin de coordonner l'action collective de ses États membres face aux perturbations majeures de l'approvisionnement en produits pétroliers. Le mode d'action principal de l'AIE consiste en une mise en circulation de stocks stratégiques destinée à surmonter une rupture temporaire dans l'approvisionnement des produits pétroliers. En quarante années d'existence, l'AIE a effectué trois interventions de ce type : en 1991

durant la Guerre du Golfe, en 2005 à la suite de l'ouragan Katrina et, plus récemment, en 2011 au moment de la crise libyenne.

Le niveau de stock imposé par l'AIE s'élève à 90 jours d'importations nettes (en équivalent pétrole brut ou EPB) de l'année civile précédente, sans contrainte sur la nature des produits à stocker. L'agence permet de comptabiliser tous les stocks, qu'ils aient été constitués à des fins commerciales ou en vertu d'une obligation légale de stockage stratégique.

En 2015, la France détenait en moyenne un volume de stocks équivalent à 114 jours d'importations nettes (EPB).

Obligation UE

L'UE impose également à ses États membres le maintien de stocks de sécurité. Depuis janvier 2013, date de la transposition effective de la directive européenne n°2009/119/CE portant sur les stocks de sécurité, la méthode de comptabilisation des stocks de l'UE coïncide avec celle de l'AIE.

Cependant, contrairement à l'AIE, l'UE impose que le niveau minimum de 90 jours d'importations nettes (EPB) soit atteint avec les seuls stocks constitués en vue de répondre à une obligation légale de stockage, les stocks commerciaux n'étant pas pris en compte.

En 2015, selon les règles de comptabilité de l'UE, la France détenait en moyenne 97 jours d'importations nettes (EPB). Le différentiel de 17 jours avec les stocks de l'AIE représente les stocks commerciaux des opérateurs pétroliers.

Base de calcul de l'obligation de stockage stratégique

En métropole, depuis le 1^{er} juillet 2012, les stocks stratégiques que doivent constituer et conserver les opérateurs représentent 29,5% des quantités de produits pétroliers distribuées au cours de l'année A-1 diminuées des quantités de pétrole brut produit sur le sol national.

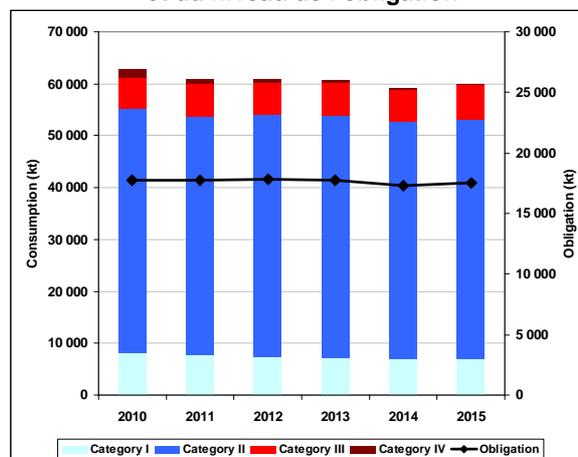
L'obligation de stockage s'étend du 1^{er} juillet d'une année A au 30 juin de l'année A+1 et incombe aux opérateurs ayant mis des produits pétroliers à la consommation au cours de l'année A-1.

Les produits servant de base au calcul des stocks stratégiques à constituer, sont répartis en quatre catégories :

- Catégorie I : les essences ;
- Catégorie II : les distillats moyens (gazoles, pétrole lampant et fioul domestique) ;
- Catégorie III : les carburateurs ;
- Catégorie IV : les fiouls lourds ;
- Catégorie V : les GPL (seulement pour la Réunion, la Guyane et Mayotte).

L'obligation de stockage doit être respectée pour chacune de ces catégories.

Figure 9 : évolution des mises à la consommation et du niveau de l'obligation



Source DGEC

En dépit de la baisse régulière des mises à la consommation, le niveau de l'obligation (en kt) a montré, pendant quelques années, une relative stabilité en raison du relèvement progressif du taux de l'obligation réglementaire de 27% à 29,5% entre 2010 et 2012 (fig.9).

Constitution des stocks

Les opérateurs disposant du statut douanier d'entrepôt agréé délèguent une part de leur obligation de stockage au Comité professionnel des stocks stratégiques pétroliers (CPSSP). Cette part « déléguée » est assurée par le CPSSP contre le versement, par les opérateurs, d'une rémunération proportionnelle à leurs ventes. L'autre part, appelée part « en propre », reste à la charge de l'opérateur qui peut, pour la constituer, soit conserver des stocks physiques en propriété, soit contracter des mises à disposition (MAD) de stocks avec d'autres opérateurs détenant des stocks excédentaires. Une MAD est un contrat par lequel un bénéficiaire réserve un stock auprès d'un fournisseur, le contrat incluant une option d'achat et une formule de détermination du prix.

La part « déléguée » au CPSSP porte, au choix de l'opérateur, sur 56% ou sur 90% de son obligation totale, laissant ainsi le soin à l'opérateur de constituer une part dite « en propre » équivalant respectivement à 44% ou à 10% de son obligation totale. Sur les 38 entrepositaires agréés assujettis à l'obligation, 31 ont opté pour un taux de délégation à 90%. Dans cette dernière catégorie, figurent notamment les sociétés de la grande distribution.

Les opérateurs ayant le statut de destinataire enregistré⁴, délèguent 100% de leur obligation au

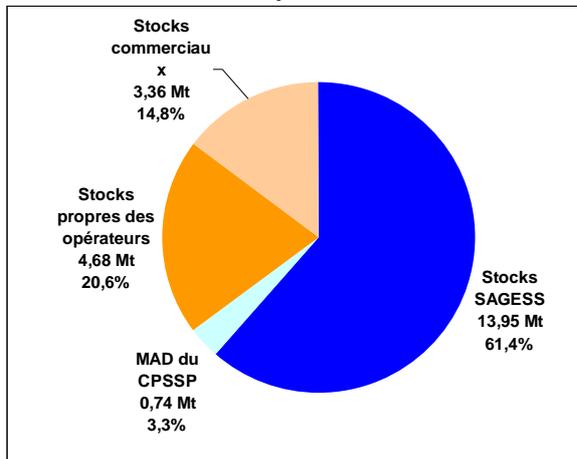
⁴ Le destinataire enregistré ne peut que recevoir, à titre professionnel, des produits pétroliers en suspension de taxes en provenance d'un autre État membre de l'Union européenne. Il ne peut ni détenir, ni expédier les produits en suspension de taxes. Leur nombre est d'environ 60 dont 20 sont également entrepositaires agréés.

CPSSP. La rémunération due au CPSSP est versée par l'intermédiaire des services des douanes.

Pour assurer la constitution des stocks stratégiques dont il a la charge, le CPSSP contracte des MAD auprès d'opérateurs pétroliers qui disposent de stocks excédentaires et fait appel aux services de la Société anonyme de gestion des stocks de sécurité (SAGESS), entité centrale de stockage, pour acquérir et maintenir les stocks physiques de pétrole brut et de produits pétroliers. La SAGESS est financée par le biais de la rémunération perçue par le CPSSP auprès des opérateurs.

Les stocks constitués pour répondre à l'obligation de stockage stratégique représentent 88% des stocks présents en France, dont 75,5% sont réalisés par le biais de la part « déléguée » au CPSSP. En juillet 2015, sur les 22,7 Mt de stocks pétroliers présents en France métropolitaine, 14 Mt étaient détenus par la SAGESS (fig.10).

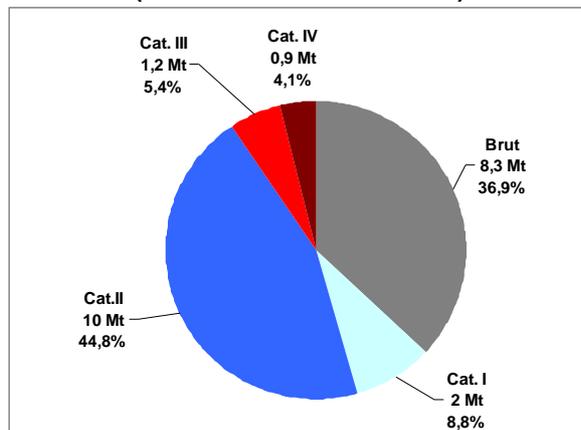
Figure 10 : répartition moyenne des stocks en France métropolitaine en 2015



Source DGEC

La figure 11 illustre la répartition moyenne des stocks présents en France métropolitaine en 2015 entre les différentes catégories de produits et le pétrole brut.

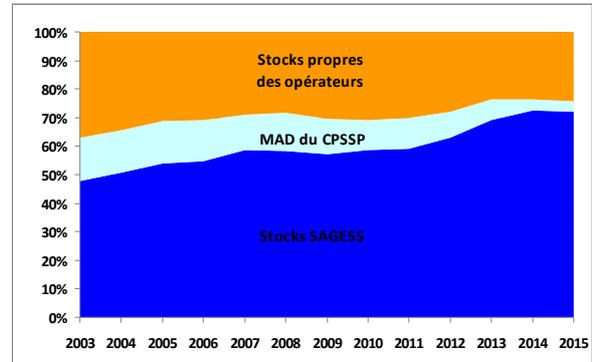
Figure 11 : composition moyenne des stocks métropolitains en Mt en 2015 (stocks commerciaux inclus)



Source DGEC

La figure 12 rend compte de l'évolution de la part « déléguée » au CPSSP, au sein de laquelle les stocks réservés sous forme de MAD par le CPSSP continuent de diminuer.

Figure 12 : évolution de la répartition des stocks stratégiques (valeurs prises en juillet)



Source DGEC

Règles de substitution

Les stocks stratégiques d'une catégorie doivent être constitués à 50% minimum avec du produit appartenant à la catégorie considérée. L'autre moitié peut être substituée par du pétrole brut, des produits intermédiaires de raffinage ou, dans la limite de 10%, par des produits issus d'autres catégories. Le pétrole brut et les charges de raffineries substitués aux produits finis sont affectés d'un coefficient d'équivalence de 0,8.

Gouvernance

Outre l'obligation légale qui pèse sur les opérateurs pétroliers, l'État exerce la tutelle du système des stocks stratégiques par une présence aux conseils d'administration du CPSSP et de la SAGESS.

Le CPSSP est un comité professionnel regroupant les principales organisations professionnelles. Deux des treize sièges d'administrateurs sont occupés par les ministères de l'économie et du budget. La Direction de l'énergie assiste aux conseils en qualité de commissaire du gouvernement, avec voix consultative.

La SAGESS est une société anonyme dont l'actionariat est partagé par les opérateurs au prorata de leurs parts de marché des mises à la consommation. Les ministères de l'énergie, de l'économie et du budget assistent aux conseils d'administration de la SAGESS avec voix consultatives. Toute décision du conseil peut être remise en délibération une fois sur demande de ces ministres. Les statuts de la SAGESS et la convention qui la lie au CPSSP sont approuvés par voie réglementaire.

Une fois par an, l'État approuve le plan de localisation des stocks stratégiques correspondant à la part gérée par le CPSSP. Ce plan est élaboré conformément aux directives de stockage données par l'État.

Les départements d'outre-mer

La réglementation française distingue le cas des départements et des collectivités d'outre-mer régies par l'article 73 de la Constitution (Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte et La Réunion). La réglementation qui entre en vigueur en 2016 révisé en profondeur le système de gestion des stocks stratégiques dans ces territoires afin de mieux prendre en compte leurs spécificités. Désormais, l'obligation de stockage stratégique y est calculée sur la base d'une évaluation des risques de crises locales, les volumes concernés étant peu susceptibles d'avoir un impact sur une crise globale. Le pourcentage des mises à la consommation devant faire l'objet de stocks est plus faible qu'en métropole (10% en moyenne) et individualisé par département et par catégorie de produits. L'ensemble de l'obligation est portée par les seuls opérateurs mettant à la consommation, la part déléguée au CPSSP ayant été supprimée.

L'obligation de pavillon

Les opérateurs pétroliers qui importent du pétrole brut en France métropolitaine sont soumis à l'obligation de pavillon. Cette dernière consiste à imposer aux importateurs de brut de disposer, en propriété ou par affrètement à long terme, d'une capacité de transport maritime sous pavillon français permettant à l'État français de réquisitionner les navires concernés en cas de nécessité. La capacité de transport de la flotte correspondante est proportionnelle aux quantités de pétrole brut importées et raffinées pour les besoins de la consommation énergétique française.

Ce dispositif a changé comme le prévoit la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Cette dernière fait porter, à compter du 1^{er} juillet 2016, l'obligation sur l'ensemble des opérateurs pétroliers distribuant des produits pétroliers en France métropolitaine : l'assiette de la nouvelle obligation de pavillon sera identique à celle de l'obligation de stockage stratégique.

Afin de s'acquitter de cette obligation, les assujettis peuvent avoir recours à l'une des modalités suivantes ou à une combinaison de ces deux modalités :

- soit en disposant de navires par la propriété ou par l'affrètement à long terme (pour une durée minimum d'un an) ;
- soit en constituant avec d'autres assujettis une société commerciale, une association ou un groupement d'intérêt économique dans la finalité de souscrire avec des armateurs des contrats de couverture d'obligation de capacité conformes aux contrats types reconnus par le ministre chargé de la marine marchande.

Le volume des capacités de transport à entretenir est actuellement fixé par décret à 5,5% des mises à la consommation. Les contrats passés avec les armateurs peuvent concerner des produits finis et du pétrole brut, la capacité de pétrole brut pouvant constituer au maximum 90% de la capacité totale. Avec la promulgation de la loi sur l'économie bleue en juin 2016, la flotte permettant d'assurer la couverture

de l'obligation doit de plus comporter une part de navires d'une capacité de moins de 20 000 tonnes de port en lourd, selon des modalités restant à déterminer par voie réglementaire.

Selon le nouveau dispositif, l'obligation 2016 sera de 3,3 Mt, ce qui représente une augmentation d'environ 30% par rapport à l'obligation déterminée selon le cadre précédemment en vigueur (2,5 Mt).

- Patrice GOBIN, Hugues MAILLOT, Olivier TRIQUET, Louis FONDEVILLE