

Le retour du pétrole cher

Bernard Girard, bonjour. L'actualité économique a été cet été surtout marquée par l'augmentation des prix du pétrole. C'est ce dont vous allez nous parler...

Oui. Vous l'avez peut-être remarqué, les prix de l'essence ont fortement augmenté à la pompe. Le baril de Brent, c'est l'unité de mesure, a dépassé les 45\$ à la mi août. Les prix ont depuis reculé et sont repassés sous la barre des 40\$, mais ce mouvement de hausse mérite qu'on s'y attarde.

Avant de parler de la hausse, j'aimerais que vous nous disiez un mot de ces mouvements de prix qui bougent très vite tant à la hausse qu'à la baisse. A quoi cela tient-il ?

Cela tient à la manière dont fonctionne le marché du pétrole. Lorsque l'on parle d'un prix, on parle en fait du prix de livraison du baril dans les semaines à venir. On négocie aujourd'hui le pétrole qui sera livré en octobre. Les négociants sont donc amenés à introduire dans leurs calculs des prévisions sur l'offre et la demande. Si les prix ont baissé la semaine dernière de manière significative, ils ont perdu 5\$, soit plus de 10%, c'est qu'ont disparu deux des facteurs qui faisaient penser que la situation sur le marché pourrait être tendue dans les semaines à venir :

- L'arrêt des combats à Najaf a fait tomber l'une des inquiétudes que l'on pouvait avoir sur la situation politique dans les semaines qui viennent et donc sur les livraisons ;
- La publication de statistiques annonçant un ralentissement de la croissance américaine a indiqué que la demande serait sans doute plus faible qu'on pouvait l'imaginer.

Les prix ont donc pu baisser.

Mais ils pourraient demain augmenter de nouveau...

Bien sûr. Un ouragan qui détruirait un oléoduc dans le golfe du Mexique, je cite cet exemple parce que les professionnels en parlent, pourrait tirer les prix vers le haut. Mais au delà de ces variations, l'important est que nous vivons de nouveau depuis quelques mois dans un environnement où les produits pétroliers sont chers alors même que l'OPEP produit à plein. Au début des années 2000, l'OPEP avait défini une fourchette de prix allant de 22 à 28 dollars et pendant quatre ans, les prix ont tourné autour de 25\$. Nous sommes aujourd'hui à un prix de l'ordre de 39/40\$. Et la plupart des experts pensent que les prix devraient dans les mois qui viennent tourner autour de ce nouveau pivot.

C'est la faute à l'Irak ?

La situation politique en Irak est l'un des facteurs à prendre en compte, mais ce n'est certainement pas le seul :

- Il y a eu la baisse du dollar qui appauvrit les producteurs dont les achats sont libellés en euros, c'est-à-dire tout ceux qui, au Moyen-Orient, sont clients de l'Europe. Ils cherchent assez naturellement à se rattraper en augmentant leurs prix.
- Il y a également eu la croissance américaine qui a augmenté fortement la demande mondiale. Le tiers de l'augmentation de la consommation mondiale de pétrole de ces dix dernières années est allée aux Etats-Unis.
- Il y a, enfin, la montée en puissance des pays en développement qui s'industrialisent et qui consomment de plus en plus de pétrole. L'Asie en consomme déjà plus que les Etats-Unis. Et ce n'est qu'un début. On a évalué que la consommation de pétrole de la seule Chine pourrait plus que tripler en 10 ans, de 1999 à 2010. Et ce qui est vrai de la Chine, l'est d'autres régions. On a, par exemple, évalué que les besoins en pétrole de l'Amérique latine auront doublé pendant la même décennie. Vous voyez donc que, au

delà de l'aventure américaine en Irak, il y a de bons motifs à une augmentation des prix du pétrole qui promet d'être durable.

L'impact sur l'environnement risque d'être considérable...

C'est bien ce que craignent tous les spécialistes qui insistent beaucoup sur les conséquences sur le climat de la montée de la consommation dans les pays du tiers-monde, ce qui est un peu hypocrite parce que la solution est aussi à chercher dans les pays développés, et d'abord aux Etats-Unis qui consomment sans compter l'énergie.

Mais est-ce qu'on ne risque pas tout simplement de buter sur des limites physiques? les réserves pétrolières ne sont certainement pas inépuisables...

Vous faites allusions aux thèses du Club de Rome qui a, il y a maintenant plus de trente ans (leur rapport a été publié en 1972), mis en garde contre les limites physiques de la croissance. Ces trente dernières années ont montré que le risque était beaucoup plus faible qu'on ne l'a dit : l'augmentation des prix conduit à l'augmentation des réserves. Des gisements qu'il n'était pas viable d'exploiter lorsque le prix du baril était à 20\$ deviennent rentables lorsque celui-ci grimpe à 30, 35, 40\$.

Il y a à cela au moins trois bonnes raisons :

- L'augmentation des prix conduit à explorer des régions négligées : les fonds sous-marins, l'Arctique, mais aussi des régions reculées auxquelles les compagnies internationales n'avaient pas accès et que les compagnies créées par les pays en développement, je pense à la Chine, peuvent explorer ;
- L'augmentation des prix permet d'utiliser des technologies d'extraction plus sophistiquées, comme la récupération assistée, qui améliorent l'extraction. Beaucoup de puits sont abandonnés alors qu'ils pourraient encore produire tout simplement parce que le coût de l'extraction est devenu trop élevé. D'autres puits qui auraient pu produire n'ont pas été exploités parce qu'ils contiennent un pétrole trop compliqué à extraire ou à traiter. Pour ne vous donner qu'un exemple, on a évalué que l'utilisation de la récupération assistée qui consiste à injecter de la vapeur ou des polymères dans les puits permettrait de produire 40 à 170 millions de m³ d'huile additionnelle sur les seuls gisements pétroliers européens.
- Enfin, le pétrole existe sous différentes formes dont certaines plus difficiles à exploiter que d'autres. Je pense, par exemple, aux sables bitumineux que l'on trouve au Canada. Lorsque les prix montent, ces gisements deviennent rentables et, du coup, les réserves augmentent.

Mais il y a tout de même des limites aux réserves.

Certainement, et chaque jour qui passe nous en rapproche un peu plus. Mais il faut se méfier des calculs qui comparent des réserves connues à un moment donné et les projections de consommation. Le niveau des réserves évolue lui aussi. Il varie à la hausse, lorsque les prix augmentent...

Ce qui veut dire qu'ils peuvent aussi varier à la baisse lorsque les prix diminuent...

Bien sûr. Les réserves évoluent en permanence. Elles évoluent d'autant plus qu'elles représentent un enjeu économique majeur tant pour les compagnies qui ont intérêt à gonfler leurs réserves pour attirer des actionnaires, comme on l'a vu dans le cas de Shell, que pour les pays producteurs. On sait, par exemple, que dans les années 80 plusieurs pays ont augmenté leurs réserves lorsque l'OPEP a décidé de lier le niveau de production au niveau des réserves : pour continuer de tirer les dividendes du pétrole, ils ont révisé à la hausse leurs réserves.

Tout cela est compliqué...

Tout cela est effectivement compliqué. Il faut, je crois, retenir que les prédictions catastrophiques sur l'épuisement des réserves sont à prendre avec la plus grande prudence.

L'augmentation des prix devrait également favoriser le développement des énergies renouvelables...

Elle devrait en principe profiter à toutes les alternatives au pétrole, qu'il s'agisse des énergies renouvelables dont vous parlez ou du nucléaire. Est-ce que ce sera le cas ? ce n'est pas certain. Le développement des énergies alternatives se heurtent à de nombreux obstacles. On connaît l'opposition farouche des écologistes au nucléaire. Mais les énergies renouvelables rencontrent aussi des difficultés. La France a pris un grand retard dans le développement de l'énergie éolienne qui offre pourtant de réelles perspectives. Et ce retard est, pour beaucoup, lié à l'opposition de la population. Plus de 60% des Français estiment que les éoliennes détériorent le paysage et craignent leur bruit. En quoi ils n'ont pas tout à fait tort puisque, et je cite là un texte de l'ADEME, une administration qui fait la promotion de ces énergies alternative « le bruit engendré par les éoliennes actuelles n'est plus perceptible au-delà de quelques centaines de mètres ». On n'a évidemment pas très envie d'habiter dans ces quelques centaines de mètres !

Mais le pétrole a aussi des inconvénients : il pollue...

Oui, mais on y est habitué et cette pollution est, pour l'essentiel, invisible. En fait, il y a beaucoup plus à attendre, au moins dans l'immédiat, des économies d'énergie.

Vous voulez dire qu'il suffirait d'économiser l'électricité, d'éteindre la lumière lorsque l'on sort d'une pièce...

Je ne suis pas sûr qu'éteindre la lumière en sortant d'une pièce serve à grand chose, mais l'augmentation des prix des produits pétroliers a un impact sur nos comportements. On a pu le mesurer, tout récemment, chez les gens qui habitent dans des pavillons et se chauffent au fioul. Lorsqu'en 1999, le prix du fioul a augmenté de manière significative, ses ventes ont reculé de 5%.

Les gens se sont moins chauffés ?

Pas forcément. Les gens ont développé plusieurs types de stratégie :

- certains ont retardé la mise en route de leur chaudière. Ils ont attendu qu'il fasse vraiment froid,
- d'autres ont retardé les commandes de fioul. Plutôt que de commander en début de saison, ils ont commandé au dernier moment et souvent en moins grande quantité, ce qui les a amenés à arrêter le chauffage plus tôt,
- d'autres ont évité les gaspillages et baissé le chauffage dans la journée lorsqu'ils ne sont pas chez eux,
- d'autres encore ont investi dans des systèmes d'isolation.

Je vous fais grâce des pourcentages, mais tout cela a conduit à cette diminution de 5% des consommations dont je parlais à l'instant.

Ce qui est vrai du chauffage ne l'est pas forcément de la voiture...

C'est vrai. On ne réduit pas ses déplacements parce que l'essence coûte un peu plus cher, on ne modifie pas non plus ses habitudes : la part des transports collectifs, du train ou de l'avion, n'a pas augmenté depuis la première crise pétrolière. Mais on modifie ses comportements d'achat. On regarde la consommation au 100/km lorsque l'on achète une voiture. Ce qui incite

les constructeurs à faire des efforts de ce côté. La consommation de carburant au 100km a diminué de 20% ces vingt dernières années. Ce qui ne veut pas dire que nous consommons moins : le parc automobile a doublé en trente ans et nous parcourons en moyenne 10% de kilomètres en plus.

On n'a jamais pourtant vu de 4x4 qui consomment beaucoup plus d'essence que les véhicules ordinaires...

Les 4x4 sont apparus à la fin des années 80, dans ce que l'on a appelé le contre-choc pétrolier, lorsque les prix du pétrole ont fortement reculé. Et il et se sont d'abord et surtout développés aux Etats-Unis, pays d'essence bon marché. L'augmentation du pris des carburants, de l'ordre de 10% en France, mais de 25% aux Etats-Unis depuis janvier dernier devrait favoriser le développement et les ventes de modèles moins gourmands. A condition, bien sûr, que les prix restent élevés ! Si les Européens sont beaucoup plus économes que les Américains, s'ils consomment et polluent moins (une voiture européenne produit 180 grammes de CO² par kilomètre parcouru, une voiture américaine 270 grammes), c'est que l'essence est beaucoup plus chère chez nous. Ce sont toutes ces taxes que l'on critique en permanence qui, en l'espèce, nous poussent à la vertu, nous contraignent à faire des économies. Si l'on voulait effectivement lutter contre la pollution et réduire les consommations d'énergie aux Etats-Unis, il faudrait taxer fortement les prix du pétrole. C'est, évidemment, très peu probable, surtout dans une année électorale avec un Président-candidat très proche de l'industrie pétrolière qui n'a, évidemment, pas intérêt à ce que les prix des carburants augmentent trop.