

Le pétrole cher... pour longtemps

La tendance haussière du pétrole est nécessairement source d'inquiétude pour les principaux utilisateurs et en particulier pour les transporteurs. La rigueur de l'hiver, la croissance mondiale forte (sauf en Europe) et la politique de l'OPEP en matière de production sont les principales raisons souvent invoquées pour expliquer cette hausse. On parle plus rarement de la stratégie des compagnies pétrolières. Elles sont pourtant les principales bénéficiaires d'un cours particulièrement haut ; témoins, les bénéfices énormes annoncés par les principales sociétés mondiales. Ajoutons aussi, la manne fiscale que cela représente pour les Etats (surtout en France) et on comprendra que le pétrole risque d'être encore très cher pendant très longtemps.

La moyenne mondiale du Brent a été de 38,2 dollars en 2004 et les experts estiment que l'or noir devrait se tenir entre 40 et 50 dollars en 2005. Depuis 4 mois, le pétrole est au plus haut avec des pics dépassant 50 dollars (encore 54 dollars pour le Brent le 10 mars). Pour l'économie, ce n'est pas nécessairement une très bonne nouvelle du fait des conséquences sur les coûts de production. C'est surtout mauvais pour l'Europe dont la croissance patine (moins de 2% en 2005). Il en est du pétrole comme des matières premières : la croissance mondiale fait grimper la demande ; l'offre, qui parvient difficilement à s'adapter, voit ses prix s'envoler (même phénomène pour l'acier par exemple). Pour les compagnies pétrolières, par contre, la hausse du brut n'est pas catastrophique, bien au contraire, car c'est précisément dans les périodes haussières que les profits s'accumulent. Ainsi, les 10 premières compagnies pétrolières mondiales auront engrangé un bénéfice de 100 milliards de dollars en 2004 (une petite dizaine de milliards pour Total).

A quoi servent les profits ?

On voit donc mal pourquoi les compagnies pétrolières auraient intérêt à voir les cours diminuer. A tel point qu'on ne sait pas trop quoi faire des bénéfices. On pourrait imaginer que ces sociétés vont profiter de cet environnement très favorable pour investir massivement. La plus grande partie (25%) des bénéfices ira donc aux actionnaires. Deux raisons à cela : rassurer les actionnaires et maintenir les cours boursiers des sociétés. Pour aider encore ces cours boursiers à bien se comporter, les pétrolières achèteront leurs propres actions (12% des bénéfices). Moins de 50% du résultat iront au financement des investissements. Certes les pétroliers ne sont pas les seuls à faire de la cavalerie financière pour soutenir artificiellement leurs cours et éviter, ainsi, des prises de participation hostile. Pour le court terme, la stratégie est excellente. On sait très bien que l'OPEP et les autres producteurs ont bon dos. Actuellement, le vrai problème n'est pas tellement la production de pétrole brut mais la capacité de raffinage.

L'OPEP bouc émissaire

L'OPEP, organisation regroupant une partie des producteurs de pétrole majoritairement des pays du Moyen-Orient dont la stabilité politique justifie des critiques pour ne pas dire des condamnations est jugée grandement responsable de la conjoncture haussière actuelle. Pour se dédouaner, l'OPEP considère qu'elle adapte sa production au niveau de la demande. En fait, l'Iran, le Qatar, le Venezuela, l'Indonésie, l'Arabie saoudite, l'Algérie ou encore la Libye produisent selon les prévisions annoncées. L'OPEP produit autour de 28 millions de barils/jour. Cette organisation pourrait envisager de monter jusqu'à 34 millions mais cela ne changera pas la situation des produits finis. Par ailleurs, d'autres producteurs (Mer du Nord, Russie, Afrique de l'Ouest) prennent de plus en plus de poids. Ainsi, l'OPEP ne représente plus que 40% de la production mondiale. En fait la production mondiale est supérieure à la demande de l'ordre de 2 millions de barils/jour. En outre, il est évident qu'on ne peut ajuster la production de pétrole à la demande immédiate des consommateurs (transports, raffinage, distribution). Enfin, compte tenu

des déconvenues sur les bourses des valeurs (actions), le marché du pétrole est devenu hautement spéculatif. Les fonds d'investissement participent avec les sociétés pétrolières à la montée des cours (une cargaison de pétrole peut être revendue 5 ou 6 fois avant son arrivée dans les usines de raffinage). Quant à la concurrence entre les pétroliers, c'est évidemment un leurre. En effet, les marques de distribution de carburant s'approvisionnent aussi bien dans leurs propres raffineries que dans les raffineries des concurrents pour éviter des coûts inutiles.

Et le long terme ?

Une telle stratégie de réduction des investissements vise aussi à faire durer le plus longtemps possible la hausse des cours du brut. Les réserves ne sont pas inépuisables (moins de pétrole en Amérique et en Mer du Nord, des réserves au Moyen-Orient mais avec une instabilité politique, quelques développements en Afrique de l'Ouest, en Angola ou en Mer caspienne ; enfin la Russie, dont l'Etat a remis la main sur le pétrole). De ce fait, les raffineries coûtent très chers et l'investissement n'est rentable qu'à très long terme, sans parler des taxes et autres contraintes environnementales (même en Chine) qui découragent l'investissement. Pour l'instant et pour schématiser, on investit surtout dans l'entretien de ce qui existe ; d'une certaine manière c'est aussi le prix à payer par la collectivité pour le concept de développement durable. En réduisant (ou plus précisément en n'augmentant pas la production au niveau de la croissance de la demande), le pétrole va encore beaucoup rapporter, y compris aux Etats qui ne cessent de taxer le carburant. Il est clair que, le jour où une autre énergie réellement opérationnelle viendra se substituer au pétrole, cela viendra perturber gravement les finances de certains Etats comme la France.

Taxes en plus : croissance en moins

Pour être juste, il faut reconnaître que la hausse du carburant ne serait pas un problème insurmontable s'il n'amputait pas sérieusement le pouvoir d'achat, déjà insuffisant, des consommateurs et si le TRM pouvait répercuter ses coûts dans les prix. Ce problème devient cependant ingérable quand il se cumule avec une fiscalité record. Cela plombe la compétitivité de l'économie et ampute le pouvoir d'achat des ménages. Il suffit pour s'en persuader de constater que la consommation de carburant automobile se tasse ; il y a bien entendu aussi l'effet des mesures de sécurité routière et la montée du chômage. Tout ce qui part en taxes est autant de moins pour la consommation. Pour le TRM, dont le carburant professionnel représente maintenant plus de 20% en longue distance, c'est un handicap de plus pour la compétitivité et une sorte de bonus à la concurrence étrangère moins taxée. Au final, l'impôt tue l'impôt et on vient de s'en apercevoir avec les mauvaises rentrées fiscales de janvier. Ce qui compte en effet, ce n'est pas seulement la fiscalité spécifique mais la fiscalité globale, tant pour les entreprises que pour les ménages. Les hausses de la fiscalité locale (taxes professionnelles ou taxes sur le logement sont notamment supérieures aux allègements décidés dans le budget de l'Etat). La France occupe le peloton de tête des prélèvements obligatoires en 2004.

Quand la fiscalité et la hausse de l'euro ont du bon !

Dans cette grisaille, paradoxalement, la fiscalité et l'euro jouent cependant un rôle d'amortisseur. La parité euro-dollar est bien entendu mauvaise pour nos exportations, mais comme les cours du pétrole sont libellés en dollars (toujours la vraie monnaie mondiale), la montée de l'euro amortit une partie des hausses. Il en est de même pour la fiscalité, puisque la majeure partie du prix du carburant est constituée de taxes, l'évolution du prix du brut est aussi atténuée ; à tel point que beaucoup d'Etats à très faible fiscalité découvrent (y compris aux Etats-Unis) qu'il faudrait peut-être remonter la fiscalité sur les carburants pour éviter les chocs trop brutaux de la matière brute. En France, la fiscalité totale représente de l'ordre de 75% du prix du carburant des automobiles. La hausse du brut ne joue donc que sur les 25% que représente le vrai prix de la matière première. Les augmentations de cette matière première sont également diminuées par l'impact du différentiel euro-dollar.

Quelle politique énergétique ?

La hausse du carburant va dans le sens du développement durable, si toutefois existent des modes et des énergies alternatifs. Pour les modes alternatifs, il faudra attendre, et pour les énergies alternatives aussi. Les techniques ne sont pas encore opérationnelles (mais elles avancent, voir ce que fait Toyota). Quant à l'électricité (qui peut se substituer au pétrole dans bon nombre de cas), elle est trop chère (même en France avec la production nucléaire). En fait, EDF produit moins cher mais va aligner ses prix (à la hausse bien sûr) sur ceux de l'Europe pour continuer de financer son mode de fonctionnement, ses statuts, les retraites, son manque de productivité et le comité d'entreprise. Réserver le pétrole aux activités économiques essentielles (TRM, chimie notamment), développer le chauffage électrique, abaisser le coût de l'électricité, favoriser les énergies renouvelables existantes, investir massivement dans la recherche des nouvelles technologies, voilà ce qui pourrait constituer des objectifs d'une politique énergétique. Un américain (fou et mais milliardaire) vient à lui seul de faire davantage que beaucoup de laboratoires de recherche pour le transport aérien de demain, en montrant qu'on peut faire voler des avions avec très peu de carburant (le tour du monde en moins de trois jours !). L'immobilisme, la fiscalité et les profits ne sont pas toujours les meilleurs moteurs d'une politique économique qui veut voir plus loin que les échéances électorales.

Source - OPEP - BREX Les Echos New-York Times-Compagnies pétrolières

Gaston BESSAY