

MARDI 6 JUILLET 2010

LE DEVOIR.com

Libre de penser

[Accueil](#) > [Économie](#) > La flambée de l'or noir

La flambée de l'or noir

La consommation, l'Iran et... la spéculation propulsent le baril de pétrole à des sommets records

François Desjardins 22 avril 2006 Économie

Ce n'est plus l'OPEP qui contrôle le cours du pétrole brut, comme autrefois, mais des spéculateurs de tout acabit,

La hausse des prix de l'énergie, qu'il s'agisse de l'électricité ou des carburants, frappe le consommateur de plein fouet. Or, si Hydro-Québec tente de justifier ses augmentations par un rattrapage rétroactif, le prix du pétrole et de l'essence reflète des facteurs qui évoluent au fil du temps. Retour sur les dix dernières années.

L'hiver a été plus froid que prévu, la situation géopolitique préoccupe les marchés et une grève paralyse un pays producteur. Si ces manchettes auraient pu être écrites hier, elles datent en fait de 1996. À cette différence près que le baril de pétrole ne se transige plus exactement à 24 \$US et que trois facteurs ont pris une ampleur insoupçonnée: la demande mondiale dopée par la Chine, la spéculation et le spectre d'un nouveau conflit au Moyen-Orient.

En avril 1996, c'est la flambée: il ne faut que deux mois pour que le baril de light sweet crude, dont le contrat à terme se négocie à la Bourse Nymex, passe d'environ 18 à 24 \$US. L'essence emprunte la même trajectoire ascendante partout en Amérique du Nord, les automobilistes québécois étant pour leur part soumis à une hausse de 25 % du prix à la pompe, qui bondit de 55 ¢ à 68 ¢ le litre.

La situation géopolitique qui préoccupe tant à l'époque? L'Irak. Frappé depuis 1990 par un embargo économique décrété par les Nations unies, le pays discute alors de la possibilité de revenir sur le marché du pétrole

en échange de nourriture et de produits médicaux. «Nous pensons qu'une bonne partie de la hausse est due à des spéculations sur le marché liées aux discussions à New York», affirme à l'époque le porte-parole de la Maison-Blanche, Mark McCurry.

La flambée dure un peu plus d'un an, le baril atteignant les 26 \$US en 1997. Vers la fin de l'année, les cours repartent à la baisse et ne s'arrêtent qu'en 1998 lorsqu'ils touchent les 11 \$US. Or le cartel de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) en a ras le bol. Il entreprend alors de réduire sa production, en 1999, pour diminuer l'offre afin de faire grimper les prix. Avec succès: en 2000, le baril franchit la barre des 30 \$US.

Exactement dix ans après ce soubresaut de 1996, le baril de pétrole bat aujourd'hui des records au quotidien, la plupart du temps pour des raisons géopolitiques, de spéculation et de craintes à propos de l'approvisionnement, réelles ou imaginées. «En se basant uniquement sur les facteurs fondamentaux de l'économie mondiale, le prix du brut devrait se négocier entre 40 et 45 \$US», avance Antoine Ayoub, professeur d'économie pétrolière à l'Université Laval.

Comparativement à 1996, trois facteurs déforment grossièrement le prix du brut, dit M. Ayoub. D'abord, la consommation de l'Inde et de la Chine, ce dernier pays étant responsable à lui seul de 40 % de la croissance de la demande mondiale depuis 2001. Depuis 2003, la Chine est le deuxième consommateur mondial de produits pétroliers. Or ce n'est que tout récemment que la planète a vraiment pu chiffrer cet appétit vorace, l'Agence internationale de l'énergie ayant elle-même attendu jusqu'en 2004 avant d'inclure ces deux pays dans ses calculs et prévisions.

Comme deuxième facteur, M. Ayoub parle des «jeux du marché boursier». Si le pétrole et les produits raffinés ont été inscrits en Bourse dans les années 80, c'était pour permettre aux acheteurs de «se protéger contre les risques de fluctuations de prix» avec des contrats à terme et autres instruments perfectionnés, rappelle-t-il.

L'arrivée des spéculateurs

Or, avec le temps, «surtout depuis cinq ans», dit M. Ayoub, le marché a

vu se pointer «un paquet d'intervenants qui n'ont rien à voir avec le pétrole», des gens davantage préoccupés par la quête du profit que par des stratégies de diversification. Autrement dit, ce n'est plus l'OPEP qui contrôle le cours du pétrole brut, comme autrefois, mais des spéculateurs de tout acabit.

À l'époque, le président de la Réserve fédérale américaine, Alan Greenspan, retenait lui-même cette hypothèse dès 2004, tout comme le secrétaire général de l'OPEP, Maizar Rahman. Alors que le prix du baril tournait autour de 45 \$ il y a deux ans, le ministre algérien du Pétrole, Chakib Khelil, affirmait à l'agence Bloomberg que tout ce qui dépassait une fourchette de 22 à 28 \$ était «dû à la spéculation».

Quant à la question géopolitique ces jours-ci, elle se pose toujours au Moyen-Orient, mais elle s'est déplacée vers l'est. Elle concerne l'Iran, qui a menacé cet hiver de fermer le robinet pétrolier en guise de représailles dans le conflit entourant ses ambitions nucléaires. Téhéran a ensuite nuancé le commentaire, mais le président iranien en a remis cette semaine en affirmant que «le prix du pétrole n'a pas encore atteint sa valeur réelle».

Et c'est là le troisième facteur avancé par M. Ayoub. Alors que le risque géopolitique en général comptait pour 10 ou 15 \$US dans un baril à 60 \$US, le «risque iranien» à lui seul l'a fait passer à 70 \$US. «Ce qui est le plus inquiétant, c'est si les Iraniens décidaient d'attaquer le détroit d'Ormuz [pour le bloquer en guise de riposte au monde occidental]», dit le professeur Ayoub. «Ce serait une situation tout à fait différente parce que tout passe par là. Entre 70 et 80 % de l'approvisionnement venant des pays du Golfe y transite.»

Le mystère du raffinage

Le cours du brut ne constitue toutefois que la moitié du casse-tête. En effet, entre le puits de pétrole en Alberta et l'essencerie Pétro-Canada du boulevard Décarie, il y a l'étape du raffinage. Parfait, il y a trois raffineries au Québec, diront certains. Le problème, disent les autres, c'est que même si on raffine localement, le prix de l'essence qui sort de ces raffineries n'est pas établi en fonction de la demande locale. Pourquoi? Parce que les compagnies pétrolières intégrées se disent obligées, en vertu du libre-échange, d'établir leurs prix de gros en

fonction de ce qui se passe aux États-Unis.

«Si on avait des prix plus bas, des bateaux américains viendraient vider nos raffineries», a déjà affirmé au Devoir le porte-parole de l'industrie pétrolière canadienne, Carol Montreuil. Les détracteurs de l'industrie affirment que l'argument est faux: en fait, les raffineurs canadiens ont changé la donne en juin 1985 lorsqu'ils ont commencé à publier les prix qu'ils demandent pour l'essence à la rampe de chargement.

Auparavant, cette absence d'information était un gage de concurrence.

L'essence raffinée au Canada suit les prix américains, soit. Or, aux États-Unis, depuis les années 80, le nombre de raffineries est passé de 324 à 155 alors que le nombre d'entreprises qui les exploitent est passé de 189 à 65. Ce faisant, la capacité de raffinage a diminué, et ce, même si la demande a augmenté. «Les gouvernements ont fermé les yeux sur ces fermetures», dit M. Ayoub, entre autres à cause de la pression du lobby environnemental.

L'effet sur le prix du litre

Le résultat de ces fusions et de cette rationalisation a des conséquences de taille à la pompe. Voici pourquoi: si les raffineries fonctionnaient à 69 % en 1981, dans la foulée du choc pétrolier, elles carburent aujourd'hui à près de 95 %. Ce resserrement du système a eu pour effet que le moindre soubresaut, comme les fermetures de raffineries pendant l'ouragan Katrina, réduit l'offre par rapport à la demande, pousse la production à ses limites, accroît les marges de profit des raffineurs et, par extension, fait bondir les prix à la pompe.

Certains observateurs déplorent également que l'essence, en plus du pétrole brut, soit elle aussi cotée en Bourse sur le Nymex et sujette à spéculation. Dans son livre *Qui fait le plein?*, l'auteur Frédéric Quintal, principal pourfendeur de l'industrie, trace un parallèle entre le pétrole et l'orange. Imaginons que l'orange soit cotée en Bourse, dit-il. Or imaginez que le produit qu'on en fait, soit le jus d'orange, soit lui aussi coté en Bourse. Le consommateur paie alors pour deux rondes de spéculation. «Ce n'est pas normal», ajoute-t-il en entrevue. «Nommez-moi un autre sous-produit qui est coté en Bourse. Je ne vois pas de produits boulangers sur le Nymex à New York!»

L'effet des multiples hausses de prix sur le portefeuille du consommateur est tangible. Le prix du litre d'essence, qui a plus que doublé depuis le milieu des années 90, occupe une part importante des dépenses de consommation. Selon Statistique Canada, les Canadiens ont consacré en 2005 pas moins de 9 % de leurs dépenses en magasin à l'achat de carburant, en hausse considérable par rapport à l'année précédente. C'est sans compter les 23 % qu'ils ont consacrés à l'achat de voitures et de pièces.

Malgré cette ponction qui s'exerce sur leur budget, les consommateurs ne se sont pas forcément rués vers les voitures hybrides. Pour inciter à un comportement plus responsable en matière de consommation de carburants, plusieurs provinces, dont le Québec et l'Ontario, offrent maintenant des incitatifs fiscaux pour l'achat d'une hybride. Et dans une perspective plus large visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), Québec a aussi annoncé une mesure fiscale en ce qui concerne l'achat de titres de transport collectif.

Cette sensibilité environnementale pourrait toutefois ne pas trouver d'écho à Ottawa, qui vibre au rythme d'un gouvernement conservateur aux racines albertaines. La semaine dernière, le cabinet Harper a coupé 15 programmes environnementaux, soit 105 millions de dollars qui étaient consacrés à la lutte contre les GES. Et si on souhaite voir la classe politique se pencher de nouveau sur les prix de l'essence, il faudra peut-être attendre. Comme le disait mercredi le premier ministre Harper: «Les prix élevés de l'essence, je crois qu'il faudra s'y habituer.»

[Haut de la page](#)