

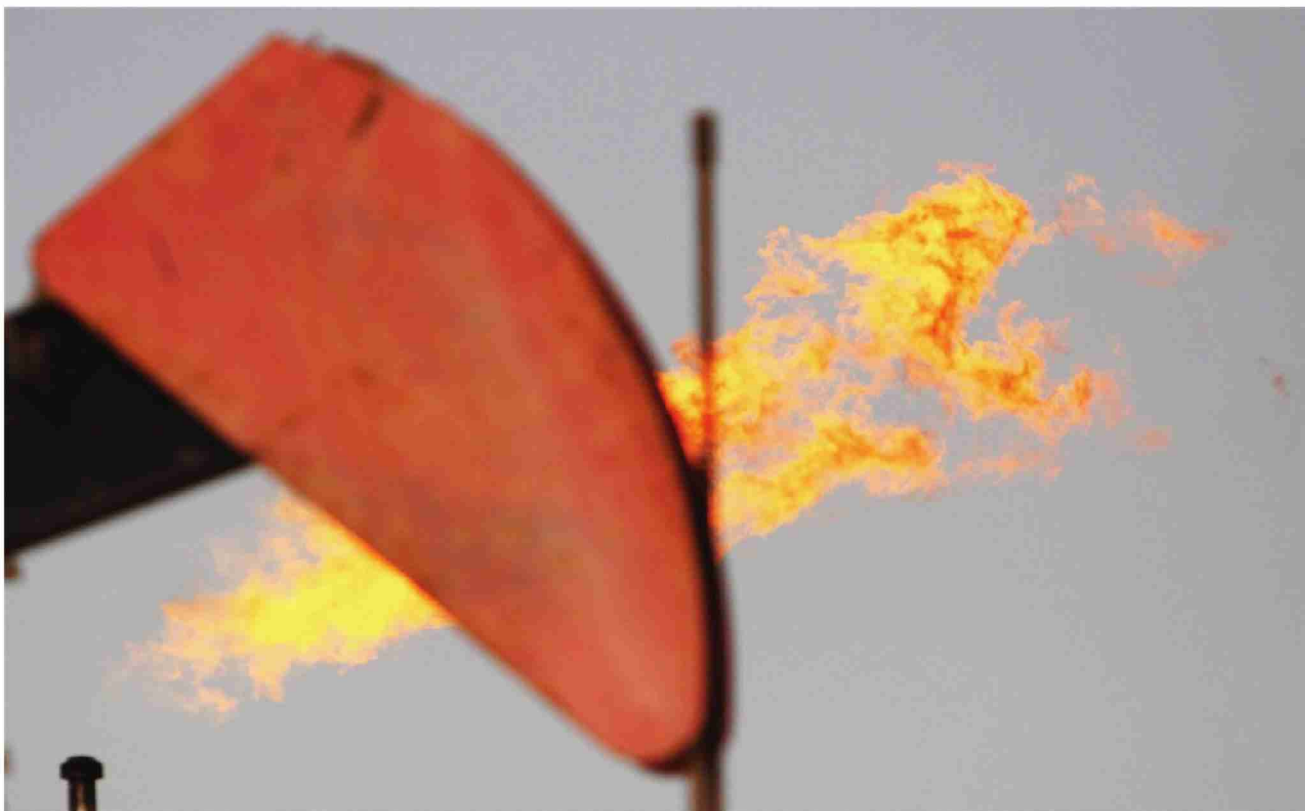


Feuille d'avis de Neuchâtel

L'Express
2001 Neuchâtel
032/ 723 53 01
www.lexpress.chMedienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 21'091
Erscheinungsweise: 6x wöchentlichThemen-Nr.: 719.10
Abo-Nr.: 1077515
Seite: 15
Fläche: 92'648 mm²

PÉTROLE L'évolution du prix du précieux liquide laisse souvent le consommateur perplexe. Explications entre boursicotages et fluctuations saisonnières.

Le cours houleux de l'or noir



L'inertie propre à la production du brut implique un décalage dans les prix à la pompe qui interpelle parfois le consommateur. KEYSTONE

YANN HULMANN

Une grande piscine plus ou moins remplie d'or noir. C'est ainsi que Philippe Cordonier visualise le cours du pétrole brut. Les prix de l'essence, du diesel, du mazout ou encore du kérosène apparaissent aux yeux de ce spécialiste de l'Union pétrolière suisse comme les différentes vagues qui se forment à la surface du précieux liquide. Si elles «suivent» les mouvements du cours principal, leur hauteur, l'ampli-

tude de leur mouvement varient en fonction du vent ou des gens qui barbotent dans la piscine. Soit les tensions des marchés boursiers liées aux fluctuations de l'offre et de la demande. Mais aussi la spéculation qui, depuis une dizaine d'années, inonde les marchés d'importants afflux d'argent et dont les effets amplificateurs marquent de leur empreinte les cours.

Le rôle des traders

Ainsi, alors que les avions de l'Otan étaient encore cloués au sol, la crise libyenne pesait déjà sur les cours du brut en amont d'une quelconque fermeture du robinet pétrolier par l'Etat nord-africain. Les traders en avaient décidé ainsi en misant sur d'hypothétiques impacts sur le cours du pétrole. Quand bien même la part du brut libyen à la production mondiale n'est que de 1,5%. «Une perte que le marché aurait sans peine pu absorber», note



Philippe Cordonier. La pompe, elle, n'a pourtant pas manqué d'afficher une hausse de quelques centimes.

En dehors de grands événements comme la révolution iranienne, les deux guerres d'Irak ou les attentats du 11 septembre 2001, l'évolution du cours du brut dépend presque exclusivement du rapport entre offre et demande. «Lorsque l'écart entre les deux est suffisant, comme en 2000 avec aux alentours de sept millions de barils ou les années précédentes, nous sommes dans une phase «calme» avec des prix plutôt bas (réd: un peu plus de 20 USD le baril de Brent)», explique Philippe Cordonier. «Mais si l'écart se réduit, la tension s'accroît et les prix augmentent. C'est ce qui s'est par exemple produit avec la forte augmentation des demandes indienne et chinoise entre 2002 et 2005.» Une progression qui s'est confirmée et poursuit pour atteindre un maximum de 147 USD en 2008 pour le baril de Brent. Un baril

qui affichait un prix avoisinant les 118 USD ce vendredi.

«Nous sommes en permanence dans une situation instable», note Philippe Cordonier. «Comment prévoir au mieux la demande afin d'adapter la capacité.» Ce d'autant que l'inertie propre à la production – on ne ferme pas le robinet du jour au lendemain – implique un décalage qui interpelle parfois le consommateur. Ce dernier voyant le prix du baril fondre, et le tarif affiché à la pompe stagner, voire progresser.

Un baril à 80 dollars

«Les extrêmes sont mauvais pour tout le monde», détaille Philippe Cordonier. «Pour le consommateur qui doit mettre la main à la poche évidemment, mais aussi pour les producteurs de pétrole. Particulièrement pour les pays propriétaires des ressources. Se remplir les poches avec un prix élevé est sûrement une option, mais on se limiterait à une vision à court terme. Les producteurs sont conscients qu'un prix trop élevé

fera baisser à terme la demande.

Un optimum est à trouver.»

«Un baril qui s'échange aux alentours de 80 USD satisfait tout le monde», poursuit l'expert de l'Union pétrolière. «Cela permet aux producteurs de financer, entre autres, les travaux de prospection, leurs champs de pétrole et de disposer d'une marge suffisante. Un prix trop élevé aurait par ailleurs une influence négative sur la croissance, alors qu'un prix trop bas tendrait à favoriser un gaspillage.»

Quant à l'avenir de la branche, Philippe Cordonier se veut optimiste. Le prix actuel du pétrole permet de rentabiliser et d'améliorer les nouvelles techniques de prospection et d'extraction du pétrole, prolongeant la durée de vie des gisements. Reste que certains modes d'extraction sont fortement décriés pour leur impact sur l'environnement. A commencer par les forages marins ou l'extraction de brut bitumeux. ●

APPROVISIONNEMENT

RAFFINERIES La Suisse compte deux raffineries. Une à Collombey (VS), l'autre à Cressier (NE). Les deux sites contribuent aux 40% de la consommation helvétique. Les 60% de pétrole restant arrivent en Suisse déjà raffiné.

PIPELINES La raffinerie de Collombey est reliée à Gènes par un pipeline qui l'alimente en brut. Celle de Cressier est reliée à Marseille. Une petite partie des produits pétroliers raffinés est également acheminée en Suisse par un pipeline qui relie Marseille à Genève.

RHIN Le tiers des produits raffinés arrivent en Suisse par voie fluviale. Des raffineries de Rotterdam, Amsterdam ou Anvers principalement.

TRAIN Le dernier tiers du pétrole consommé en Suisse est acheminé par le train depuis l'étranger.



Du simple au double

Le prix d'un produit pétrolier se construit en premier lieu en fonction du marché boursier dont il dépend. Parmi la centaine de bruts existant, le Brent (brut européen issu des champs pétrolifères de mer du Nord) et le WTI (West Texas Intermediate, souvent cité dans les rapports émis par les agences de presse en Amérique du Nord) constituent les principales valeurs repères utilisées. Aux bruts viennent ensuite s'ajouter les marchés des produits raffinés comme le diesel, le mazout et l'essence qui suivent plus ou moins les orientations du cours des premiers.

Sur le marché suisse, le prix d'un litre d'essence dépend cependant d'autres données. Et premièrement du taux de change entre le dollar, devise de référence pour le pétrole, et le franc suisse. S'ajoutent ensuite, les coûts de transports. Sur le Rhin par exemple, si le pré-

cieux liquide provient des raffineries du Nord de l'Europe, Rotterdam par exemple. «Les coûts oscillent entre 10 et 80 francs par tonne», note Philippe Cordonier de l'Union pétrolière suisse.

Arrivée au port de Bâle, la cargaison change d'unité de mesure. On passe de la tonne au litre. L'unité qui sera employée en bout de chaîne à la station-service. L'addition des taxes suit. Impôts et taxe d'importation d'abord, environ 73 centimes par litre pour de la sans-plomb 95. Ensuite, le centime climatique (1,5ct/l) ou la taxe sur le CO₂ pour les combustibles comme le mazout (9,5 ct/l) et le gaz naturel. Puis, les coûts de distribution (15 à 18 ct/l), sans oublier la TVA de 8%.

Une essence d'une valeur de 75 ct/l à son arrivée au port de Bâle terminera ainsi son parcours avec un prix à la pompe de 1fr.80 environ. Soit plus du double de sa valeur initiale. **YHU**

LES FLUCTUATIONS SAISONNIÈRES

Si le marché du mazout est sujet aux influences saisonnières liées à la hausse de la demande à l'approche de l'hiver, celui de l'essence n'est pas en reste. L'été, la demande atteint son sommet. «Particulièrement aux États-Unis», souligne Philippe Cordonier de l'Union pétrolière suisse. «C'est la "driving season", les gens prennent la route pour les vacances.»

Cette hausse de la demande américaine, qui ne peut être satisfaite par sa seule production, réjouit les pétroliers européens qui fournissent l'essence manquante. Mais cette hausse a aussi un effet pervers sur les prix à la pompe. «Ceux-ci augmentent juste avant les départs en vacances», constate Philippe Cordonier. «Ce qui fait dire aux gens que les pétroliers profitent de la situation. Mais dans la réalité ce n'est pas le cas, c'est une simple incidence des relations entre offre et demande qui se reproduit d'année en année.» **YHU**



Feuille d'avis de Neuchâtel

 L'Express
 2001 Neuchâtel
 032/ 723 53 01
 www.lexpress.ch

 Medienart: Print
 Medientyp: Tages- und Wochenpresse
 Auflage: 21'091
 Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

 Themen-Nr.: 719.10
 Abo-Nr.: 1077515
 Seite: 15
 Fläche: 92'648 mm²
TROIS QUESTIONS À...

**PHILIPPE
CORDONIER**
 RESPONSABLE
 COMBUSTIBLES
 À L'UNION
 PÉTROLIÈRE SUISSE

«Acheter prochainement reste intéressant»

Les particuliers s'interrogent régulièrement sur le moment opportun pour remplir leur citerne à mazout. Quel conseil leur donneriez-vous?

Depuis quelques années, il n'y a plus vraiment de règle saisonnière pour le prix du mazout. Donc mieux vaut acheter régulièrement et ne pas essayer d'attendre trop longtemps et tomber en panne sèche! Pour le moment, tout est possible, de nouveau. Mais acheter prochainement est de toute façon intéressant, sachant que le risque de hausse est toujours présent.

A Neuchâtel et dans le canton du Jura, la suppression du mazout pour le chauffage des nouvelles maisons est débattue. Votre opinion?

On ne se pose pas les bonnes questions. Avec ce type de projet, on va soutenir une personne qui installe une pompe à chaleur dans une

maison très mal isolée alors que l'on pénalisera celle qui construit une maison Minergie avec un chauffage au mazout. C'est aberrant. Nous suivons le dossier de près et le combattons par les moyens légaux à disposition.

Quelles solutions proposez-vous dès lors?

Aujourd'hui, nous faisons face à une hausse incessante de la demande en énergie au niveau mondial. L'Agence internationale de l'énergie parle de 40% d'ici 2035. La première mesure à prendre est donc d'économiser l'énergie. Les pétroliers ne sont de loin pas contre. Ce qui nous gêne, c'est que l'on oppose les énergies. C'est faux, il faut utiliser chacune d'entre elles dans les domaines où leur apport est optimal, où elles s'avèrent indispensables. La solution se trouve dans un mix énergétique réfléchi et en lien avec la réalité. Notamment les évolutions technologiques. **YHU**