



Pétrole: formation des prix sur le marché pétrolier



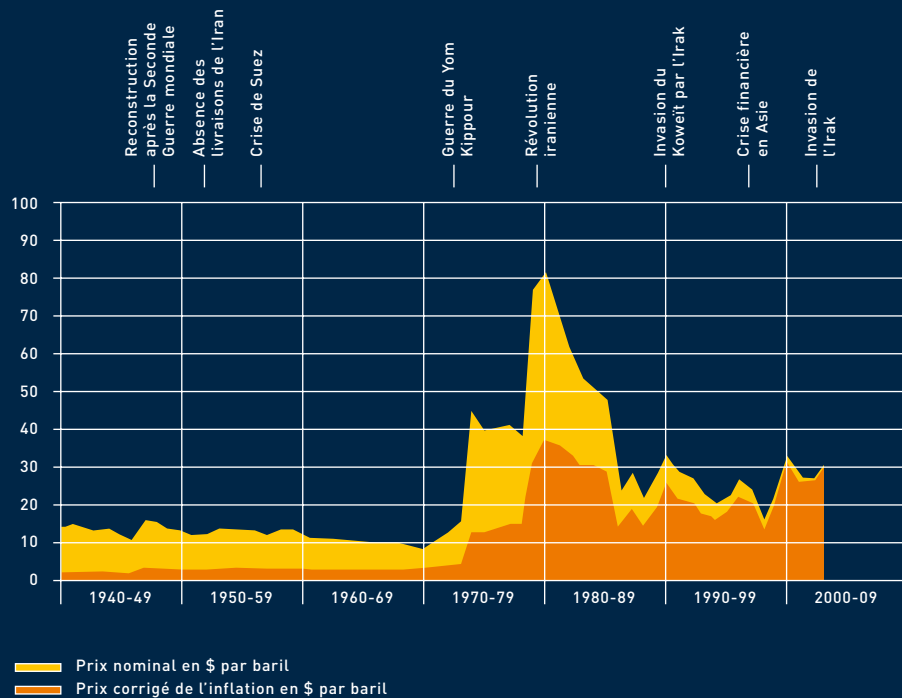
Formation des prix pétroliers

- Les hausses et baisses des prix pétroliers font régulièrement les gros titres des médias. Pour la plupart des consommateurs, le marché pétrolier paraît souvent obscur d'où des fluctuations de prix difficiles à comprendre. Cette brochure présente les divers aspects de ce commerce, où et comment le pétrole est négocié, la formation des prix du brut et des produits pétroliers et les facteurs qui déterminent les changements de prix.

Historique du prix du pétrole	4
Commerce du pétrole à la Bourse	8
Commerce du pétrole brut	12
Quels facteurs déterminent le prix consommateur?	14
Impôt et taxes	16



Evolution du prix du pétrole brut



Historique du prix du pétrole

Quand le colonel Edwin L. Drake a découvert pour la première fois du pétrole en 1859 en Pennsylvanie, marquant ainsi le début historique de l'industrie pétrolière moderne, il n'imaginait guère que le prix du pétrole deviendrait, près d'un siècle et demi plus tard, l'un des facteurs clés de l'économie mondiale. Le fait, qu'aujourd'hui encore, les quantités de pétrole brut sont indiquées en barils (unité de mesure de volume valant 159 litres de pétrole) rappelle le début de l'industrie pétrolière. Cette matière première, acheminée naguère dans des barils, est transportée aujourd'hui par pétroliers géants autour du monde et négociée sur les places boursières internationales. Son prix résulte de l'offre et de la demande sur le marché mondial. La courbe des prix, qui reflète parfois la chronologie de la politique mondiale, révèle bien plus que les gisements pétrolifères disponibles sous la croûte terrestre. De ce fait le prix du pétrole reste sensible et réagit aux crises politiques et économiques ou aux changements de la politique de production.

Années d'après-guerre et fondation de l'OPEP

La situation a grandement évolué. Durant une grande part du 20^e siècle, le prix du pétrole était largement sous contrôle. Les compagnies pétrolières multinationales du secteur privé dominaient le commerce pétrolier et établissaient, ensemble, la liste des prix du pétrole. Encore au début des années septante, un baril de pétrole coûtait entre deux dollars et demi et trois dollars, guère plus que durant la Seconde Guerre mondiale.

Au vu des gros bénéfices des compagnies pétrolières, les pays producteurs ont revendiqué une augmentation de leurs revenus, alors que les compagnies pétrolières s'employaient à diminuer encore leurs prix. Pour préserver leurs intérêts et prévenir un effondrement des prix du pétrole, cinq des plus importants Etats producteurs se sont groupés et ont créé, en 1960, l'organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP). L'OPEP compte aujourd'hui onze pays membres: les cinq Etats fondateurs Iran, Irak, Koweït, Arabie saoudite et Venezuela, ainsi que six autres, Algérie, Libye, Nigeria, Indonésie, Qatar et Emirats arabes unis.

Fluctuations des prix dans les années 70 et 80

La première démonstration de puissance de l'OPEP remonte à 1973. Suite au déclenchement de la guerre au Proche-Orient, elle boycotte les livraisons de pétrole vers les Etats-Unis et les Pays-Bas, provoquant ainsi une crise. Cette dernière, encore que plus psychologique que physique, a fait flamber le prix du pétrole de 400 pour cent en l'espace de six mois.





Les pays de l'OPEP



Historique du prix du pétrole

Même si les prix sont redescendus au terme de l'embargo, ce soudain regain de confiance en soi des pays producteurs a changé la donne sur le marché pétrolier. Jusque vers le milieu des années quatre-vingt, l'OPEP a maîtrisé l'évolution des prix du pétrole. Cette domination n'était pas due au hasard: aujourd'hui encore, les onze pays membres de l'OPEP détiennent trois quarts des réserves mondiales de pétrole et fournissent quelque 40% de la production mondiale de pétrole.

■ Perte d'influence de l'OPEP

Le renversement du régime iranien et la guerre Iran-Irak qui s'en est suivie ont fait grimper le prix du pétrole, comme jamais auparavant, à 35 dollars entre 1979 et 1981. Toutefois, de nouvelles restructurations du marché pétrolier ont stimulé la concurrence et entraîné la baisse des prix à dix dollars le baril. Les membres de l'OPEP ont réagi en fixant des quotas de production. Au travers de cette diminution artificielle de l'offre de pétrole, ils ont essayé de stabiliser les prix. La part croissante des producteurs de pétrole hors OPEP, et aussi le manque de discipline des membres de l'OPEP au niveau de la production, ont commencé à miner peu à peu l'influence du cartel. L'offre de pétrole étant abondante, les prix n'ont guère excédé les 20 dollars le baril dans les années nonante. En 1999, la crise imprévue en Asie a déclenché l'effondrement des prix à un niveau record au-dessous de 10 dollars.

■ Prix du pétrole depuis l'an 2000

Aujourd'hui, l'OPEP ne détermine plus du tout les prix du pétrole de façon autonome. Toutefois, le prix moyen du panier OPEP reste un indicateur de valeur pour la branche. Dès lors que, de toute évidence, des prix élevés du pétrole affaiblissent l'économie mondiale, et diminuent du même coup la demande de pétrole et la capacité de concurrence à long terme de cette source d'énergie, tous les producteurs de pétrole – membres de l'OPEP ou pas – ont intérêt à des prix stables, mais pas excessivement élevés.

■ La flambée des prix du pétrole au tournant du siècle relève d'une multitude de facteurs. Les prix reflètent moins la situation actuelle de l'approvisionnement que l'attente des opérateurs du marché. La forte croissance économique dans le Sud-Est asiatique, la crainte d'actes terroristes et l'utilisation intense des capacités de production et de traitement peuvent influencer sur l'approvisionnement futur en pétrole et maintenir des prix élevés. Mais ces derniers, à leur tour, créent un attrait pour de nouveaux investissements, ce qui élargit l'offre.



Commerce du pétrole à la Bourse

■ Les intenses et fréquentes fluctuations de prix des années quatre-vingt ont transformé le commerce du pétrole en opération à risques. Grâce à la création des Bourses internationales du pétrole, les risques de prix des négociants ont grandement diminué. Aujourd'hui, une grosse part du commerce pétrolier se déroule à la Bourse. Les opérations boursières passent par deux centres: New York Mercantile Exchange (NYMEX) et International Petroleum Exchange (IPE) à Londres.

■ Contrats à terme

Sur ces places de transactions, le pétrole et ses dérivés n'apparaissent pas. Il est toutefois possible d'y faire livrer ou aller chercher la marchandise négociée, mais dans la pratique, ça ne se fait guère. Le pétrole se négocie en Bourse essentiellement sous forme de contrats à terme. Un contrat à terme comporte une obligation impérative d'acheter ou de vendre une quantité convenue d'une marchandise, à un moment déterminé dans le futur. Ces contrats sont normalisés, afin de s'assurer que tous les opérateurs du marché parlent des mêmes qualités, quantités et conditions de livraison. C'est pourquoi, les contrats pétroliers à terme ne comprennent qu'une gamme restreinte de produits: pétrole brut, essence, ainsi que carburant diesel et mazout.

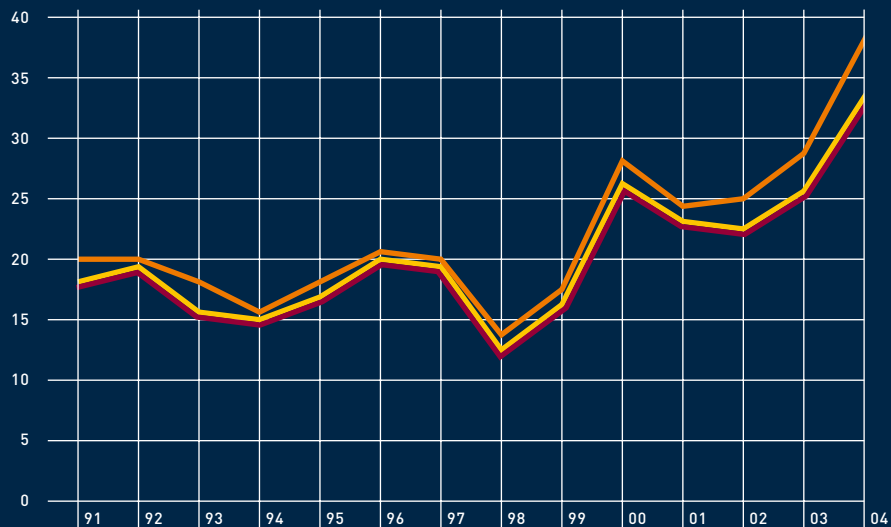
■ Hedging et spéculation

Le marché de contrats à terme offre aux négociants, en premier lieu, une protection contre les aléas des fluctuations de prix, lors de la négociation d'une livraison «physique» de la marchandise. Ce mécanisme d'assurance ou de couverture s'appelle le «hedging». Ce procédé n'est pas seulement intéressant pour les négociants en pétrole, producteurs et raffineurs d'or noir, mais aussi pour les gros consommateurs comme, par exemple, les compagnies aériennes. Toutes ces entreprises doivent acheter ou vendre de grosses quantités de produits pétroliers, souvent des mois à l'avance. De ce fait elles s'exposent largement à des risques de fluctuations de prix. Les opérateurs pratiquant le hedging à la Bourse ne visent pas des gains à court terme, mais essaient de compenser leurs positions sur le marché, pour la marchandise physique, par une meilleure répartition des risques.

■ La plupart des opérateurs boursiers, en revanche, poursuivent un autre but: sur la base de leur propre jugement de l'évolution future du marché, ils essaient de réaliser des bénéfices à court terme. Ces spéculateurs contribuent à une plus grande liquidité du marché et endossent les risques que les opérateurs de hedging s'emploient à prévenir. Mais ils peuvent aussi contribuer au renforcement et à l'accélération des fluctuations de prix, surtout s'ils ne sont pas familiarisés avec les conditions cadres, économiques et techniques, de l'industrie pétrolière.



Evolution des prix des bruts sélectionnés



— Mideast Light en \$ par baril
— Brent 38 en \$ par baril
— Panier OPEP en \$ par baril



Commerce du pétrole à la Bourse

Grâce au commerce libre et centralisé, où s'échangent des contrats à terme normalisés, les prix payés en Bourse sont très transparents.

Psychologie du marché

Par principe, l'offre et la demande déterminent les prix de marché. Comme toujours, quand des décisions doivent être prises sur la base d'évolutions présumées des prix, le facteur psychologique joue un rôle déterminant, aussi à la Bourse. Les prix du pétrole dépendent fortement de la manière dont les négociants considèrent l'évolution du marché, à court et moyen terme. La crainte d'agitations politiques peut se traduire par une prime de risques qui ne reflète nullement les conditions réelles d'approvisionnement. D'autres changements réels ou anticipés de l'offre et de la demande se répercutent sur les prix négociés en Bourse. Au printemps, le début de la «Driving season» aux Etats-Unis – période où les Américains utilisent leurs voitures pour de longs déplacements – se fait sentir tout autant qu'un hiver exceptionnellement froid en Europe. Des stocks particulièrement élevés ou bas dans de grands pays acheteurs entraînent des baisses ou des hausses de prix. Et le cours du dollar, évidemment, influe directement sur le prix du pétrole.

Pétroles de référence

Aucun pétrole brut ne ressemble à un autre. On en dénombre plusieurs milliers de sortes, de compositions différentes, aux propriétés et utilisations diverses. Ainsi, les nombreuses sortes représentent chacune une valeur différente. Afin de simplifier le négoce du pétrole, les opérations boursières se concentrent sur une gamme restreinte sélectionnée de bruts de référence. Chaque région de production possède sa propre sorte de référence, comme West Texas Intermediate (WTI) en Amérique du Nord, Brent en Europe, et Dubai Fateh dans le golfe Persique. Les prix des autres bruts sont déterminés par des augmentations ou des réductions par rapport aux bruts de référence.



Commerce du pétrole brut

- En général, le commerce du pétrole brut «physique» ne se déroule pas à la Bourse de New York ou à celle de Londres, mais directement entre fournisseurs et acheteurs. Les prix sur le marché physique sont étroitement liés aux prix négociés en Bourse. Opérateurs professionnels et observateurs suivent de près les affaires traitées et fournissent constamment aux négociants des informations actuelles sur les prix.
- **Marché à terme et marché spot**
Une grande part du commerce du pétrole concerne des contrats à long terme entre vendeurs et acheteurs, sous forme de transactions à terme. Néanmoins, il arrive souvent que les négociants veulent aussi acheter ou vendre du pétrole à court terme – à cause de la demande qui évolue différemment que prévu, ou pour tirer profit des fluctuations de prix. Comme la marchandise part alors sur place (en anglais «on the spot») pour une autre destination – les transactions se déroulent en général en l'espace de deux semaines environ – on désigne ce type de commerce par marché spot ou, aussi, marché libre.
- Les affaires spot se traitent, à l'évidence, là où la marchandise peut être acheminée le plus directement, c'est-à-dire dans les grands ports pétroliers. Les plus importants centres se trouvent à Rotterdam, New York, Houston sur le golfe du Mexique, à Singapour et sur le golfe Persique. Grâce aux techniques de communication modernes, ces centres de transactions constituent des marchés «virtuels». Comme les partenaires commerciaux sont répartis dans le monde entier, les affaires peuvent se conclure en tout temps et partout.
- **Rotterdam, station intermédiaire**
La plus grande part du pétrole qui parviendra plus tard en Suisse sous forme de carburant ou de mazout est achetée sur le marché libre de Rotterdam. Les ports situés dans la zone Amsterdam – Rotterdam – Anvers forment la plus importante plaque tournante de l'approvisionnement en produits pétroliers de l'Europe du Nord-Ouest.
- Sur les places boursières internationales où le pétrole n'est négocié quasiment que sur papier, les négociants n'ont pas à se préoccuper de question de transport et d'autres coûts supplémentaires. Il en va tout autrement lors du commerce du produit physique. Le vendeur doit se charger du transport de la région de production jusqu'au port de Rotterdam. De ce fait, les prix spot sur le marché de Rotterdam incluent ces coûts de transport. Dans le jargon pétrolier, on désigne ce prix de base par «fob» ou «free on board». Tous les autres coûts engendrés sont l'affaire de l'acheteur.



Composition du prix d'un litre d'essence

Composition du prix d'un litre d'essence

Rotterdam fob	502	USD / t
Cours du change	1.200	CHF / USD
Rotterdam fob	602.4	CHF / t
Fret rhénan	17	CHF / t
cif Bâle	619.4	CHF / t
Densité essence sans plomb 95	0.755	t / 1000 l
Prix de revient cif Bâle	0.4676	CHF / l
Impôt sur les huiles minérales	0.4312	CHF / l
Surtaxe sur les huiles minérales	0.3000	CHF / l
Contribution pour réserves obligatoires	0.0033	CHF / l
TVA (7,6%)	0.1038	CHF / l
Marge commerciale	0.1641	CHF / l
Prix à la pompe (en ville de Zurich)	1.47	CHF / l

Situation: fin mars 2005



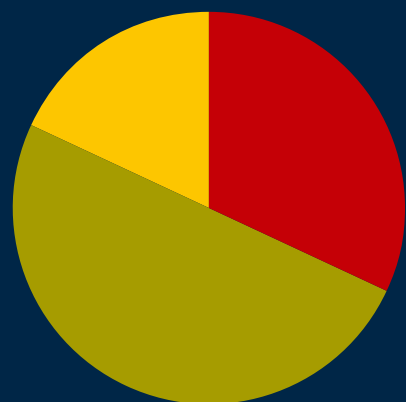
Quels facteurs déterminent le prix consommateur?

- L'offre et la demande des divers produits pétroliers sur le marché libre de Rotterdam, les conditions de transport sur le Rhin, le cours du dollar, les coûts de stockage et de distribution en Suisse, la situation de la concurrence locale et finalement la charge fiscale déterminent les prix que paient les consommateurs suisses pour leurs achats de combustibles et de carburants.
- **De Rotterdam à Bâle**
 Le pétrole est traité dans des raffineries à Rotterdam et dans celles situées le long du Rhin ou en Suisse. Les coûts unitaires de raffinage sont soumis à de relatives fortes fluctuations dès lors qu'ils reflètent la loi de l'offre et de la demande. D'autres facteurs jouent également un rôle, comme des prescriptions environnementales plus rigoureuses pour les raffineries. Ces dernières peuvent faire grimper les prix à court terme, dès l'instant que les besoins d'équipement des raffineries peuvent entraîner des ruptures temporaires d'approvisionnement.
- La Suisse importe près des deux tiers de ses besoins pétroliers sous forme de produits finis, la plus grosse part par voie fluviale sur le Rhin jusqu'à Bâle. Toutes les sociétés pétrolières fondent leurs calculs de prix sur les cotations du marché libre de Rotterdam. Comme ces dernières sont constamment en dollars américains, les variations du taux de change se répercutent directement sur le prix des produits pétroliers. Le prix de revient «cif Bâle» (ou caf Bâle) se compose par conséquent du prix du produit à Rotterdam, du cours du change et du coût du transport sur le Rhin (fret rhénan). L'abréviation anglaise «cif» signifie «cost, insurance, freight», soit «caf» en français (coût, assurance, fret). Le fret rhénan est fortement influencé par les conditions climatiques: un niveau d'eau trop bas ou trop haut contraint les chalands à transporter de plus faibles cargaisons, ce qui entraîne une augmentation du fret.
- **Frais d'exploitation et marges en Suisse**
 Dès que la marchandise arrive en Suisse, il faut payer l'impôt, ainsi que d'autres coûts de transport, de stockage, de personnel, d'infrastructure etc. Les prix aux consommateurs et les marges des distributeurs d'une région dépendent inévitablement de la concurrence locale. La vive concurrence dans le réseau dense des stations-service génère, dans le commerce des produits pétroliers, des marges peu élevées par rapport à d'autres branches.

Bleifrei 95

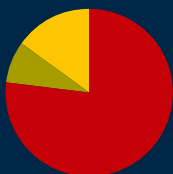
132°

Part de l'impôt et des taxes au prix de vente final



Essence sans plomb 95
Prix à la pompe: CHF 1.49/litre

	Prix du produit (franco frontière suisse)	32%
	Impôts (impôts sur les huiles minérales, taxe sur la valeur ajoutée) et contribution pour réserves obligatoires	50%
	Marge commerciale en Suisse (coûts de logistique et marketing)	18%



Mazout (huile de chauffage extra-légère)
Prix: CHF -.65/litre

	Prix du produit (franco frontière suisse)	77%
	Impôts (impôts sur les huiles minérales, taxe sur la valeur ajoutée) et contribution pour réserves obligatoires	8%
	Marge commerciale en Suisse (coûts de logistique et marketing)	15%

Impôt et taxes

Le prix du pétrole brut, les coûts de transport, de traitement, d'exploitation et les marges ne forment pas encore le prix du produit pétrolier que paie le client. Il manque un facteur déterminant: les taxes prélevées en Suisse lors de l'importation des produits pétroliers. Il s'agit de l'impôt sur les huiles minérales, de la surtaxe sur les huiles minérales, des redevances d'importation et de la taxe sur la valeur ajoutée, soit actuellement deux tiers du prix de vente final. La charge fiscale sur les produits pétroliers représente 10% environ des recettes de la Confédération.

Impôt sur les huiles minérales

Le prélèvement de l'impôt sur les huiles minérales relève de l'Administration fédérale des douanes et est régi par la loi suisse sur l'imposition des huiles minérales. Il comprend l'impôt sur les huiles minérales et une surtaxe sur les huiles minérales pour les carburants. En 2005, l'impôt sur les huiles minérales se montait globalement à 750 francs par 1000 litres d'essence ou de diesel contre 3 francs pour le mazout. Les revenus de l'impôt sur les huiles minérales, perçu sur les carburants, sont affectés par la Confédération à l'entretien des routes et, notamment, à la réalisation de projets d'infrastructure du trafic et des autoroutes.

Redevance d'importation

La redevance d'importation est modeste en comparaison de l'impôt sur les huiles minérales (elle se monte actuellement à 3 francs par 1000 litres de combustible et carburant). Elle sert surtout à couvrir les coûts relatifs à la constitution de réserves obligatoires prescrites par la loi, sorte de prime d'assurance en cas de crise d'approvisionnement.

Autres taxes

Les importations de mazout, de diesel et d'essence dont la teneur en soufre dépasse une limite fixée sont, en plus, frappées d'une taxe d'incitation, afin de stimuler les qualités de produits pauvres en soufre, plus écologiques. La taxe d'incitation est perçue par la Confédération qui la redistribue entièrement au peuple par le biais de l'AVS et des primes des caisses-maladie. Comme cette taxe a atteint son objectif en éliminant quasiment les importations de produits d'une teneur en soufre plus élevée, le montant des revenus est aujourd'hui pratiquement nul.

Notons pour finir que tous les produits pétroliers sont soumis à la taxe sur la valeur ajoutée, de 7,6%, laquelle est calculée sur le prix de vente. Ainsi, les augmentations de cotations ou de taxes génèrent des revenus plus élevés de la taxe sur la valeur ajoutée.



Le monde du pétrole – série de publications de l'Union Pétrolière

- En tant qu'association de l'industrie pétrolière de Suisse, l'Union Pétrolière fournit des informations sur le transport, le raffinage et l'utilisation de produits pétroliers.

Des exemplaires supplémentaires de cette brochure, de la documentation sur d'autres thèmes, ainsi que la liste des publications sont disponibles auprès de l'Union Pétrolière.

■ **Editeur**

Union Pétrolière, Löwenstrasse 25, 8001 Zurich
Tél. 044 218 50 10, Fax 044 218 50 11, info@swissoil.ch, www.swissoil.ch
1^e édition: 2005

Copyright

L'utilisation du contenu de cette brochure est autorisée avec mention de la source.

