

Rapport de la Direction générale Économie-Énergie sur le marché pétrolier d'aujourd'hui (Luxembourg, 30 novembre 1960)

Légende: Le 30 novembre 1960, la Direction générale Économie-Énergie de la Commission européenne publie un rapport sur la situation du marché pétrolier mondial et européen et sur l'augmentation de l'offre en produits pétroliers.

Source: Archives historiques des Communautés européennes, Florence, Villa Il Poggiolo. Versement des Institutions communautaires, EC. Fonds versés par les Archives de la Commission européenne, COM. Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier, CEAB. CEAB 9/2270.

Copyright: Tous droits réservés

URL:

http://www.cvce.eu/obj/rapport_de_la_direction_generale_economie_energie_sur_le_marche_petrolier_d_aujourd_hui_luxembourg_30_novembre_1960-fr-7981a2d6-dab2-4a5d-af1f-942b4d252e08.html

Date de dernière mise à jour: 23/10/2012

Rapport de la Direction générale Économie-Énergie sur le marché pétrolier d'aujourd'hui (Luxembourg, 30 novembre 1960)

LE MARCHÉ PÉTROLIER D'AUJOURD'HUI

On estime qu'il existe actuellement dans le monde un excès de capacité de production de pétrole brut (installée ou potentielle) de l'ordre de 200 millions de tonnes par an soit environ le cinquième de la production mondiale d'aujourd'hui. Ce surplus, résultat de facteurs souvent contradictoires, contribue au déséquilibre du marché du pétrole qui persiste depuis plusieurs années.

Facteurs dominants de la situation mondiale

Si tous les producteurs s'accordent à reconnaître l'existence d'un tel excédent à l'échelle mondiale, des considérations diverses tendent à justifier l'opportunité ou la nécessité de l'activité de chaque intéressé. C'est ainsi que, par exemple :

- les grandes compagnies internationales disposant déjà d'importantes réserves poursuivent une politique de recherche intense particulièrement dans certaines régions où un absentéisme comporterait le risque d'élimination de « positions-clé » du marché international en raison des découvertes de compagnies concurrentes ;
- les gouvernements des pays producteurs désirent à la fois défendre les prix et développer la production ;
- les Etats-Unis, qui consomment à eux-seuls 45 % de la production mondiale, prennent des mesures de restriction des importations en vue de stimuler la production intérieure, refoulant ainsi ailleurs, notamment en Europe, le brut des sociétés structurellement liées au pays ;
- une activité de recherche et d'expansion pétrolières se développe à l'initiative ou sous l'impulsion des Etats dans de nombreux pays consommateurs ou faiblement producteurs, notamment en Europe et en Amérique Latine, pour des impératifs économiques, financiers ou de sécurité ;
- sous les effets de la dépression des frets maritimes, un certain nombre de tankers ont été retirés du service ; mais parallèlement, compagnies pétrolières et armateurs indépendants, pour moderniser leurs flottes, mettent en service des tankers rapides et de fort tonnage, dont la capacité de transport compense et au-delà celle des navires désaffectés ;
- enfin, disposant de larges excédents par rapport à leurs besoins intérieurs, les Russes proposent en Europe leur pétrole en contrepartie de l'achat d'installations industrielles modernes destinées à accélérer leur développement économique. Mais, ne possédant pas de réseaux de raffinage et de distribution, ils s'introduisent sur un marché dont la structure ne leur est pas favorable, par de grands efforts sur les prix adaptés à l'intérêt, à la nature et à l'ampleur de chaque transaction.

Le cadre que l'on vient d'esquisser montre que les surplus de pétrole ne peuvent se répandre de façon homogène sur le marché mondial ; les Etats-Unis refoulent des quantités massives de même que les pays d'Amérique latine tandis que s'accroît l'exportation russe : une grande partie de l'offre disponible vient se concentrer en Europe occidentale et particulièrement sur le continent.

Quelques caractéristiques du marché européen

La pénurie de charbon qui a persisté pendant plusieurs années, l'accroissement rapide du rythme de la consommation des carburants, les exigences de la productivité industrielle ont favorisé la mise en place d'une puissante industrie du raffinage dans l'Europe de l'après-guerre. Les facteurs qui ont, en premier lieu, contribué à l'expansion pétrolière sont le progrès rapide de la motorisation d'une part, et le développement continu des techniques d'utilisation de l'énergie d'autre part, qui ont permis de tirer profit des avantages fournis par l'emploi du pétrole dans de nombreux secteurs industriels et dans les foyers domestiques.

Ainsi s'explique le changement continu de la répartition de la consommation énergétique qui se traduit par une modification de l'équilibre charbon-pétrole plus influencé que dans le passé par des critères de rentabilité économique. Cette évolution intéresse aussi bien les zones charbonnières dans lesquelles depuis des décades s'était concentrée la consommation industrielle que les régions éloignées des centres miniers où un approvisionnement abondant en pétrole provenant de sources méridionales modifie profondément la structure de l'offre d'énergie jusque là défavorable au développement industriel.

Devant la demande croissante, les entreprises pétrolières en Europe ne se sont pas tellement préoccupées d'enlever au charbon une partie du marché qu'il détenait ; elles se sont plutôt soucies de prendre une assise solide dans le marché des produits pétroliers aux perspectives brillantes tant pour les carburants que pour les combustibles, le charbon étant censé plafonner. Ainsi chaque compagnie a cherché à accroître sa propre part contre la concurrence précédemment installée et contre tout nouveau venu qu'il s'agisse de sociétés intégrées ou non et des négociants. Depuis, la dépression du marché mondial du brut et l'offre de transports maritimes à bas prix ont créé les conditions d'une compétition acharnée, suscitant parfois des situations internes à l'industrie pétrolière qui ne sauraient être considérées comme normales et qui se reportent inévitablement, pour certains produits, sur le marché charbonnier.

Tous ces facteurs expliquent en particulier le développement continu de la capacité de raffinage en Europe, toujours en avance sur la consommation, ainsi que la multiplication des efforts visant la réduction des coûts à tous les stades de la commercialisation (raffinage, transport, distribution) et dont un exemple est le développement des réseaux de pipe-lines.

La vision unitaire du marché pétrolier conçue et appliquée par les grandes compagnies pétrolières a déjà fait de la zone de la Communauté Européenne un marché largement intégré tenant compte des politiques pratiquées par chaque gouvernement. Ainsi s'explique une grande partie des mouvements de produits pétroliers tant à l'intérieur de la Communauté que vers ou en provenance des pays tiers : en effet, la couverture des besoins totaux de ces compagnies dans chaque pays est satisfaite par la production intérieure des raffineries, par des échanges frontaliers ou par des importations de l'extérieur, ces dernières jouant, dans la plupart des cas, un rôle marginal.

Au total, les importations de produits finis de pays tiers constituent environ 10 % de l'approvisionnement actuel et proviennent approximativement pour moitié de l'Hémisphère Occidentale et pour l'autre moitié des pays de l'Est ; on peut les ranger en 2 catégories : les courants de caractère technique ou structurel correspondant aux approvisionnements réguliers des grandes compagnies et des importateurs distributeurs indépendants ; les opérations à caractère nettement spéculatif qui prennent aussi la forme d'importation de pétrole brut « en admission temporaire » dans un pays du Marché Commun en vue de réexportation après raffinage. Si le volume global sur lequel portent les transactions de cette deuxième catégorie paraît relativement modeste, il ne faut pas néanmoins en sous-estimer les incidences sur un marché extrêmement sensible où une offre concentrée en quelques points peut provoquer des répercussions lointaines.

[...]

Résumé

La situation du marché pétrolier mondial apparaît très mouvante. Animées par la concurrence, inspirées par une surestimation de la demande ou encouragées par les gouvernements pour pallier les incertitudes politiques et remédier à des déséquilibres monétaires, des recherches considérables ont été entreprises dans le monde au cours des dernières années ; elles ont conduit à un accroissement très important des réserves partout ailleurs qu'aux Etats-Unis ; la crise de Suez a, dans ce contexte, agi comme accélérateur : ainsi le programme de constructions navales mis en chantier à l'époque pèse-t-il lourdement sur les taux de fret. Les Etats-Unis ayant de leur côté pris des mesures de protection contre cette situation prévisible, des excédents des grandes sources de production viennent en Europe chercher des débouchés nouveaux en concurrence avec les produits de l'Est dont l'offre s'accroît rapidement.