Rapport du Conseil de l'Europe sur la crise pétrolière (1er juin 1971)

Légende: En juin 1971, l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe publie un rapport sur la situation pétrolière en Europe et sur les mesures capables d'améliorer la sécurité des approvisionnements d'énergie du continent européen.
Source: Conseil de l'Europe - Assemblée consultative. 01.06.1971, n° Doc. 2970. Strasbourg: Conseil de l'Europe. "Rapport sur les enseignements à tirer de l'évolution de la situation pétrolière (Rappporteur M. Vedovato)", p. 1-18.
Copyright: (c) Conseil de l'Europe
URL: http://www.cvce.eu/obj/rapport_du_conseil_de_l_europe_sur_la_crise_petroliere_1er_juin_1971-fr-6adbe81a-3bee-4a14-aade-bd4fc0816f0b.html
Date de dernière mise à jour: 16/03/2015

Rapport sur les enseignements à tirer de l’évolution de la situation pétrolière (1er juin 1971)

(rapporteur M. VEDOVATO)

I. Projet de recommandation
présenté par la Commission des questions économiques et du développement

L'Assemblée,

1. Considérant qu'il est absolument vital d'assurer le maximum de sécurité possible aux approvisionnements en énergie de l'Europe occidentale ;

2. Consciente de l'importance décisive des importations de pétrole pour la satisfaction des besoins de l'Europe occidentale en énergie ;

3. Persuadée que, dans ce domaine des importations de pétrole, la sécurité maximum doit être recherchée dans deux directions :

a) maintien de bonnes relations politiques et économiques dans un climat de confiance, entre les Etats producteurs et les Etats consommateurs, notamment en aidant ces derniers à développer l'ensemble de l'économie ; et particulièrement

b) diversifications des sources d'approvisionnement possibles ;

4. Consciente, toutefois, du fait que pour avoir un sens, cette diversification suppose l'existence de réserves de tonnage pétrolier suffisantes pour permettre de recourir efficacement à d'autres sources d'approvisionnement en cas d'interruption des livraisons en provenance d'une région donnée, ainsi que le maintien dans les pays consommateurs d'importants stocks de pétrole, non seulement à titre de garantie générale contre l'arrêt des livraisons en provenance d'une source donnée, mais aussi pour couvrir la période pendant laquelle les pétroliers, etc., sont détournés vers d'autres routes et/ou d'autres sources d'approvisionnement ;

5. Espérant que les gouvernements intéressés feront tout leur possible pour obtenir la réouverture du Canal de Suez,

6. Recommande au Comité des Ministres d'inviter les gouvernements membres :

a) à réexaminer de toute urgence le niveau des stocks de pétrole en Europe occidentale afin de parvenir rapidement à une augmentation du niveau auquel on est convenu de maintenir ces stocks ;

b) à rechercher de toute urgence, en accord avec les principales compagnies pétrolières internationales, la meilleure façon d'assurer le maintien des réserves de tonnage mentionnées au paragraphe 4 ci-dessus ; et

c) à éviter les conséquences inflationnistes internes qu'aurait eu pour l'Europe occidentale une hausse généralisée des prix des produits pétroliers au consommateur, en compensant la totalité, ou dans tous les cas, une partie de la hausse par une réduction correspondante du niveau de leurs impôts nationaux sur ces produits.

II. Exposé des motifs

par M. Vedovato

Introduction

1. L'évolution récente de la situation pétrolière n'a pas manqué de remettre au premier plan de l'actualité la question de la sécurité des sources d'énergie de l'Europe occidentale et celle du coût de ces approvisionnements à long terme.

2. Ces problèmes ne sont pas à proprement parler nouveaux, mais les négociations pétrolières récemment engagées avec les Etats du Golfe persique avec Téhéran, avec la Libye à Tripoli, avec le Venezuela à Caracas et avec l'Algérie, imposent incontestablement à ceux qui détiennent des responsabilités politiques la nécessité impérieuse de jeter un regard neuf sur l'ensemble de la situation.

3. Sans doute peut-on affirmer que les accords signés entre les principales compagnies pétrolières internationales et les Etats du Golfe persique et entre ces compagnies et la Libye, ont évité une crise immédiate et importante mettant en péril l'ensemble des ressources énergétiques de l'Europe.

Mais la question n'est pas là : pour la première fois depuis la fermeture du Canal de Suez, opérée à l'issue de la guerre des six jours, l'opinion publique de nos pays a senti l'imminence d'un éventuel rationnement du pétrole. Ainsi, si de nouvelles décisions politiques s'imposent, c'est maintenant qu'ils doivent intervenir avant que l'opinion publique ait recouvré son insouciance habituelle.

4. En conséquence, votre Rapporteur estime que le meilleur concours qu'il puisse apporter à ses collègues à cet égard consiste à examiner brièvement :

a) le rôle du pétrole dans la satisfaction des besoins d'énergie de l'Europe occidentale ;

b) les sources des approvisionnements pétroliers de l'Europe ;

c) les circonstances particulières qui ont récemment permis aux pays producteurs d'obtenir une sensible augmentation de leur revenu par tonne de pétrole ;

d) la teneur des accords de Téhéran et des accords libyens et les répercussions économiques qui risquent d'en découler ;

e) les mesures capables d'améliorer la sécurité des approvisionnements d'énergie qui s'offrent à l'Europe occidentale.

Partie I : Rôle du pétrole dans la satisfaction des besoins d'énergie de l'Europe occidentale

5. Historiquement, c'est l'existence d'importants gisements indigènes de charbon qui a fourni aux pays européens la source principale de leurs approvisionnements en énergie, et c'est grâce à ce facteur que l'Europe occidentale a tenu le premier rôle dans la révolution industrielle du 19ème siècle. Mais, bien que le charbon représente encore quelque 35 % de la consommation d'énergie primaire en Europe, l'utilisation du pétrole et des produits pétroliers a énormément progressé au cours des dernières décennies.

6. Cette évolution est liée en partie au fait que le pétrole possède certaines propriétés qui en font virtuellement la seule forme d'énergie appropriée à certain nombre d'utilisations (par exemple les transports par véhicules à moteur, sous toutes les formes qu'ils revêtent à l'heure actuelle) et qu'il constitue une matière première pour l'industrie pétrochimique. Toutefois, le pétrole étant interchangeable avec d'autres produits énergétiques pour toute une série d'usages, le développement de sa consommation, en particulier dans la

période d'après-guerre, s'explique dans une large mesure par des facteurs de disponibilité et de coûts relatifs.

7. Lorsque, notamment, la situation énergétique se caractérise par un état d'abondance, la question de la forme d'énergie que les consommateurs préféreront utiliser - en admettant qu'aucune intervention de l'Etat ne limite leur liberté de choix - est, pour une très large part, une question de coûts relatifs. Le mot "coûts" s'entend des coûts à la consommation dans le sens le plus large, c'est-à-dire en tenant compte non seulement du coût réel d'une quantité déterminée de tel ou tel combustible et des coûts à la consommation des biens d'équipement nécessaires à l'utilisation de ce combustible, mais aussi, lorsqu'un choix est possible, de sa commodité et de son efficacité en fonction de l'usage particulier auquel le consommateur le destine.

8. Pendant toute la période d'après-guerre, les coûts relatifs du charbon et du pétrole se sont modifiés en faveur de ce dernier et, comme le montre le tableau I, tandis que la consommation de charbon a eu tendance à marquer le pas, celle du pétrole est montée en flèche. Avec l'industrialisation croissante de l'Europe occidentale et l'expansion concomitante de ses besoins en énergie, ces facteurs combinés ont entraîné une augmentation massive de la consommation européenne de pétrole, augmentation qui s'est accompagnée d'une réduction quantitative nette dans l'utilisation du charbon. En 1970, les besoins globaux en énergie de l'Europe occidentale ont été couverts par le pétrole dans une proportion de plus de 50 %, contre environ 30 % seulement en 1959 et 20 % en 1955.

Tableau 1
Consommation de charbon et de pétrole de l’Europe occidentale
Millions de tonnes métriques

Année	1950	1955	1960	1965	1967	1969
Houille		440	525	490	470	410	410
Pétrole	40	105	175	350	430	550	

Source : O.C.D.E., Statistiques de base de l’énergie, 1950/60.
Note : Les chiffres ci-dessus représentent la quantité réelle de houille et de pétrole consommée et ne sont pas exprimés en termes d’équivalent houille.

Partie II : Source des approvisionnements pétroliers de l’Europe

Gisements indigènes

9. La production intérieure de pétrole brut de l'Europe occidentale a doublé entre 1957 et 1965, mais depuis cette date s'est maintenue aux alentours de 20 millions de tonnes par an. Cette production est minime par rapport à la consommation pétrolière totale de l'Europe occidentale : elle couvre en effet moins de 5 % des besoins des consommateurs. On prévoit à l'avenir une certaine augmentation du volume total du pétrole brut produit en Europe occidentale, en raison des récentes découvertes de pétrole dans la mer du Nord et en Espagne, mais même dans l'hypothèse la plus favorable, il est fort peu probable que la production indigène parvienne à satisfaire plus de 10 % des besoins globaux de l'Europe occidentale.

Importations

10. Voici les pourcentages très approximatifs des quantités de pétrole importées par l'Europe occidentale des différentes régions du monde en 1969 :

Golfe persique 44 %
Afrique du Nord (Libye et Algérie) 31 %
Hémisphère occidental (USA, Canada, Venezuela, Caraïbes) 8 %
Pays du bloc soviétique 7 %
Afrique occidentale 4 %

Europe occidentale 4 %
Autres pays 2 %

11. Les chiffres énoncés ci-dessus s'appliquent à l'ensemble de l'Europe occidentale mais il existe en réalité d'importantes différences entre les pays. L'Italie, la Finlande, la Suède et l'Allemagne fédérale importent en fait beaucoup plus de pétrole des pays de l'Est que ne semble l'indiquer le chiffre global donné ci-dessus pour l'Europe occidentale, de même, le volume des importations pétrolières françaises en provenance d'Afrique du Nord est beaucoup plus important que ne le laisse supposer le pourcentage global indiqué ; quant au Royaume-Uni, il interdit en principe tout achat de pétrole aux pays du bloc soviétique. (*)

12. Les raisons susceptibles d'expliquer la situation actuelle sont complexes. A priori, on est en droit de penser que les principales compagnies pétrolières internationales cherchent, toutes choses étant égales par ailleurs, à agir dans leur propre intérêt, en alimentant leurs marchés aux moindres frais possible (notamment en ce qui concerne le transport du pétrole du lieu de production au lieu de consommation). Mais, en réalité, les choses ne sont pas égales par ailleurs. Tout d'abord, le pétrole brut n'est pas un. Les nappes des différentes régions du monde possèdent des propriétés différentes (à savoir une teneur plus ou moins importante en soufre, une proportion plus ou moins élevée d'huiles brutes ou d'hydrocarbures plus légers s'apparentant à l'essence, etc.). Or, les raffineries sont conçues de façon à traiter certains mélanges de pétroles bruts afin de répondre à la demande de certains types de produits pétroliers. Par ailleurs, les législations nationales peuvent entrer en ligne de compte ; par exemple, aux termes d'une disposition demeurée longtemps en vigueur (avant d'être suspendue à la suite de la rupture des négociations avec l'Algérie) 55 % du pétrole brut raffiné sur le territoire français devait provenir de la zone franc.

Partie III : Les circonstances particulières qui ont permis le succès des tentatives récemment effectuées par les pays producteurs

13. On peut dire, de façon générale, que depuis 1959 jusqu'à la guerre des six jours de 1967, la supériorité de l'offre de pétrole brut par rapport à la demande a été à l'origine d'une rivalité farouche entre les compagnies pétrolières et a eu tendance à faire baisser les prix à la consommation des produits pétroliers en Europe occidentale (avant toute taxation), non seulement par rapport aux prix des autres biens et services, mais, dans certains cas, en valeur absolue.

Dans le même temps, l'Europe occidentale a vu monter sensiblement les cours au charbon en raison des problèmes de structure particuliers de l'industrie - et notamment de l'"élément main-d'œuvre", fort important en Europe, nécessaire à l'exploitation du charbon.

14. Ce glissement constant des prix relatifs a incité les industries à abandonner progressivement le charbon au profit du pétrole et, en dépit de certains impératifs d'ordre fonctionnel (il peut, par exemple, être désavantageux pour une entreprise de remplacer, avant de les avoir tout à fait amortis, des équipements existants fonctionnant au charbon par des équipements fonctionnant au mazout) les transformations se sont inévitablement multipliées au fil des années.

15. La guerre des six jours et la fermeture du Canal de Suez qui en a résulté n'ont tari que très momentanément les sources de pétrole brut. En revanche, la guerre a rendu fort malaisés les transports par pétroliers. Un grand pétrolier moderne peut acheminer en un an 4 fois plus de pétrole en Europe s'il est chargé en Libye que s'il est chargé dans le Golfe persique et se rend en Europe par le Cap de Bonne Espérance (l'écart est encore plus frappant s'il s'agit de pétroliers plus petits et plus lents qui passaient généralement par le Canal de Suez).

16. À ces difficultés de transport sont venus s'ajouter d'autres facteurs.

Premièrement, 1970 a été pour l'Europe une très mauvaise année en ce qui concerne la production hydroélectrique, en raison d'un manque de pluie.

Deuxièmement, les mesures prises aux Etats-Unis pour lutter contre la pollution ont diminué l'utilisation de

charbon et, dès lors, augmenté la demande interne américaine de pétrole, laquelle a été essentiellement satisfaite par des importations supplémentaires en provenance du Golfe persique - importations qui se sont traduites par une plus grande demande de pétroliers.

Troisièmement, le "Tapline", oléoduc qui achemine normalement quelque 30 millions de tonnes de pétrole par an depuis l'Arabie Séoudite jusqu'aux ports du Liban, a été sabotée en Syrie et, de ce fait, a été hors d'usage pendant 9 mois en 1970.

Quatrièmement, à la suite de la fermeture du Canal de Suez en 1967 et de l'échec des tentatives faites pour obtenir sa réouverture, les chantiers navals mondiaux se trouvent aujourd'hui saturés et il serait difficile à quiconque désirerait commander la construction immédiate de nouveaux pétroliers de trouver une entreprise prête à accepter une telle commande. En tout état de cause, même si leur construction pouvait être commencée, il faudrait attendre un minimum de 18 mois à 2 ans pour que ces nouveaux pétroliers puissent être mis en service.

Cinquièmement, le nouveau gouvernement révolutionnaire de la Libye se trouva dans une situation financière grâce à l'immense essor de la production de pétrole brut en ce pays au cours des dernières années, qui lui permettra de fixer, contrairement à toute attente, des plafonds à l'expansion de la production pétrolière nationale (ce qui a aggravé encore davantage la pénurie de pétroliers) même en voyant décroître pour l'immédiat le volume de ses revenus pétroliers.

17. La réunion de tous ces facteurs a laissé aux compagnies pétrolières internationales une marge de manœuvre si étroite qu'il leur était impossible de faire face à un embargo sur les ressources pétrolières - si provisoire fût-il - si un seul des grands pays producteurs en prenait la décision. Dans ces conditions, les garanties traditionnelles de nature à assurer la poursuite des approvisionnements et reposant sur les faits que :

(a) rares sont les pays producteurs qui peuvent supporter longtemps une suspension des revenus provenant de leur production de pétrole ; et

(b) les intérêts de ces pays producteurs sont bien souvent plus divergents que convergents, de sorte qu'il leur est difficile de maintenir longtemps un front commun.

n'ont pas pratiquement joué, et les Etats du Golfe persique ont ainsi été en mesure de lancer un ultimatum aux principales compagnies pétrolières, leur laissant le choix entre négocier des tarifs plus élevés ou accepter une interruption des approvisionnements.

[…]

20. Les Gouvernements des pays producteurs font souvent valoir à ce propos que si le prix du pétrole pour le consommateur d'Europe occidentale a augmenté au cours des dix dernières années, cette augmentation est due au fait que les gouvernements d'Europe occidentale ont profité des prix excessivement bas du pétrole brut pour imposer des taxes internes très élevées et toujours croissantes à la vente des produits pétroliers dérivés de ce brut.

Votre Rapporteur se propose de revenir un peu plus tard sur les mérites objectifs de cet argument. Mais on ne peut douter de son effet psychologique sur les gouvernements producteurs.

Le contenu des Accords

21. Le texte intégral de l'Accord de Téhéran signé le 14 février 1971 figure à l'annexe A.

Les dispositions essentielles peuvent toutefois être classées et résumées comme suit :

a) Engagements pris par des compagnies pétrolières

i) Augmentation immédiate (des prix affichés) de 35 cents US par baril [1] ;

ii) adoption générale d'un taux de 55 % pour l'impôt sur le revenu des filiales des compagnies pétrolières dans les Etats producteurs ;

iii) augmentation des prix affichés [1] de 5 cents US par baril au premier juin 1971, puis au 1er janvier 1973, 1974 et 1975 ;

iv) augmentation supplémentaire des prix affichés [1], à compter des dates ci-dessus, de 2,5 cents US par baril pour combattre les effets de l'inflation.

b) Engagements pris par les Etats producteurs

Les Etats producteurs du Golfe Persique s'engagent à respecter les prix ci-dessus jusqu'à l'expiration de l'Accord en 1975, quels que soient les prix demandés ou obtenus par tout Etat producteur tiers (ou par tout signataire qui cesserait de respecter l'Accord).

22. L'Accord ultérieurement signé à Tripoli avec la Libye comporte pour l'essentiel les mêmes arrangements que l'accord de Téhéran, plus

a) un paiement supplémentaire permanent de 94 cents US par baril pour le pétrole libyen pour tenir compte de l'économie réalisée sur les coûts de transport du brut libyen vers l'Europe occidentale ;

b) un paiement supplémentaire temporaire de 12 cents US par baril jusqu'à la réouverture du Canal de Suez ;

c) un autre paiement supplémentaire temporaire de 13 cents US par baril pour tenir compte de l'avantage qu'il y a à acheter du brut libyen à une époque où les taux de fret sont exceptionnellement élevés ;

d) un paiement supplémentaire permanent de 10 cents US par baril (à augmenter de 2 cents US par baril au 1er janvier 1972, 1973, 1974 et 1975) pour tenir compte de la faible teneur en soufre du brut libyen [2].

On notera que les chiffres ci-dessus concernent le prix de vente total du pétrole libyen et n'ont aucun rapport avec les chiffres donnés au tableau III ci-dessus qui concernent les revenus des gouvernements producteurs en provenance des impôts.

23. Il est probable que l'Arabie Séoudite et l'Irak chercheront, à la suite de l'Accord avec la Libye, à obtenir des paiements supplémentaires pour la part de leur pétrole qui est amenée aux ports méditerranéens par le "Tapline".

Enfin, des négociations sont en cours à Caracas avec le Venezuela et à Lagos avec le Nigéria.

Conséquences économiques des Accords

24. Pour les Etats du Golfe Persique les paiements supplémentaires résultant de l'Accord de Téhéran s'élèveront à 1.200.000 $ en 1971 et probablement à 3.000.000.000 en 1975.

Sur toute la durée de l'Accord les revenus supplémentaires des Etats du Golfe Persique seront probablement de l'ordre de 10.000.000.000 $.

Si l'on compare ce dernier chiffre à celui de la population de ces Etats (environ 50 millions d'habitants au total), le revenu supplémentaire par habitant dû aux concessions sanctionnées par l'Accord sera de 200 $ environ.

25. On ne dispose pas pour l'instant de calculs analogues en ce qui concerne les résultats de l'Accord de Tripoli.

26. Considérant la question dans son ensemble du point de vue de l'Europe occidentale, on peut dire d'une façon très générale qu'avant la présente crise les pays producteurs recevaient environ 8 % du prix de vente (taxes comprises) des produits pétroliers au consommateur. Ce chiffre sera dorénavant de l'ordre de 12 % (c'est-à-dire que les choses étant ce qu'elles sont le coût supplémentaire pour le consommateur sera de 4 %).

27. Si l'on admet que 50 % environ des approvisionnements en énergie de l'Europe occidentale consistent en pétrole importé, l'effet des Accords susmentionnés sera probablement d'augmenter d'environ 2 % les dépenses globales énergétiques. Ces nouveaux coûts de l'énergie représentent 4 % environ du produit national brut de l'Europe occidentale. Il s'ensuit donc que le coût supplémentaire global s'élèvera à environ 2 % de 4 %, c'est-à-dire moins de 0,1 % du PNB.

Il semblerait donc que les conséquences économiques globales pour l'Europe occidentale de l'accroissement des prix du pétrole soient moindres que ne l'a récemment suggéré la presse.

Néanmoins, la question a deux aspects que l'on ne saurait négliger :

a) les effets sur la balance des paiements des pays d'Europe occidentale ; et

b) les éventuels effets sur les tendances inflationnistes qui pourraient découler de l'augmentation des prix d'achat de produits tels que le mazout, le carburant diesel et l'essence, en particulier pour les industries individualistes qui sont largement tributaires de l'utilisation du pétrole.

En ce qui concerne cet aspect inflationniste, votre Rapporteur serait enclin à penser qu'il existe de solides raisons pour que les Gouvernements des pays d'Europe occidentale évitent l'augmentation éventuelle des prix, en tout ou en partie, en diminuant les taxes sur les produits pétroliers.

Partie V : Possibilités dont dispose l’Europe occidentale pour augmenter la sécurité de ses sources d’énergie

28. Il est essentiel de placer cette question dans son véritable contexte. Il est tentant lorsque la possibilité d'une interruption des importations essentielles menace de désorganiser l'économie, d'envisager de revenir à des solutions autarciques. Mais il faut regarder la réalité en face dans sa brutalité. S'il fut un temps où l'Europe occidentale pouvait vivre de ses propres ressources en matière d'énergie (c'est-à-dire qu'elle aurait pu envisager sans inquiétude excessive la perspective d'une interruption brutale de ses approvisionnements extérieurs - notamment de son approvisionnement en pétrole) ce temps est révolu depuis longtemps - le tournant se situe probablement peu après la fin de la guerre de 1939/45.

A l'heure actuelle, on ne peut raisonnablement envisager, en Europe occidentale, de politique d'autarcie, à

quelque extrémité qu'on la pousse, qui pourrait matériellement réduire le degré de dépendance de l'Europe occidentale des autres parties du monde pour l'importation de l'énergie. Même en admettant les hypothèses les plus optimistes, une telle politique ne pourrait, au cours de la prochaine décennie, que freiner l'accroissement de cette dépendance.

29. Ce qui précède ne revient pas à nier qu'il existe de solides raisons politiques et économiques pour chercher à développer les ressources en énergie de l'Europe occidentale au degré maximum compatible avec le réalisme économique. L'énergie nucléaire, le gaz naturel et les nouveaux gisements de pétrole méritent tous d'être vigoureusement mis en valeur. On peut supposer en particulier que l'augmentation du prix du pétrole en Europe occidentale qui suivra probablement les récents Accords est susceptible d'avancer le moment où l'on peut s'attendre que les centrales nucléaires de l'Europe occidentale produiront une électricité dont le coût du kilowatt/heure sera inférieur à celui de la plus moderne des centrales conventionnelles fonctionnant au mazout détaxé. En effet, la conclusion qui s'impose à la lumière des récents événements est que nos gouvernements devraient s'efforcer d'accélérer considérablement leurs programmes de construction de centrales nucléaires. Il serait aussi théoriquement possible de ralentir le déclin de la production indigène de charbon de l'Europe occidentale en augmentant les subventions gouvernementales déjà accordées sous une forme ou sous une autre à l'industrie charbonnière. Certains estimeraient sans doute que, ne serait-ce que pour des raisons sociales, l'actuel taux de déclin de la production de charbon de l'Europe occidentale est trop élevé : d'autres, dont votre Rapporteur, soutiendraient que la prospérité industrielle de leurs pays dépend avant tout de l'existence de sources abondantes d'énergie bon marché. Mais il importe peu, en l'occurrence, de savoir où est la vérité, du moins du point de vue de la dépendance de l'Europe à l'égard de l'énergie importée - il serait peu réaliste d'attendre d'une main-d'œuvre vieillissante et de moins en moins nombreuse un accroissement substantiel de la production de charbon. Et l'ensemble des besoins en énergie de l'Europe occidentale semble devoir continuer à croître à un taux considérablement plus élevé que celui que l'on peut raisonnablement atteindre de la production indigène de toutes les sources d'énergie combinées.

30. En réalité, la sécurité des importations d'hydrocarbures dépend d'une combinaison de facteurs. Le premier est le fait qu'il existe des relations politiques et commerciales bonnes voire amicales entre Pays Producteurs et Pays Consommateurs. Non seulement les nouvelles prospections et la mise en valeur de nouveaux gisements doivent-elles être entreprises de façon à ce que l'on puisse faire face à l'augmentation probable de la demande de pétrole dans le monde de façon ordonnée, mais encore faut-il lier le développement de la production de pétrole au développement économique plus général des Etats producteurs. Et, à cet égard, il est évident que les Gouvernements des pays développés qui fournissent d'importantes aides ont un important rôle à jouer.

D'autres facteurs plus spécifiquement commerciaux sont :

a) la diversité des sources d'approvisionnement

b) la possibilité de passer rapidement à des sources et/ou des itinéraires "de rechange" lorsqu'une menace quelconque pèse sur les voies normales d'approvisionnement - mesure qui suppose l'existence d'un tonnage pétrolier supérieur aux besoins normaux ;

c) l'existence dans les pays consommateurs de stocks permettant de remédier à toute perturbation temporaire du système d'alimentation habituel.

Lorsque les sources d'approvisionnement sont suffisamment diversifiées, la possibilité d'une grave interruption des approvisionnements à un moment quelconque est considérablement réduite ; et, dernier point mais non le moindre, les stocks dans les pays consommateurs sont importants non seulement comme assurance contre l'interruption des approvisionnements venant d'une source donnée, mais aussi pour couvrir la période pendant laquelle les navires pétroliers etc... sont détournés vers d'autres routes et/ou d'autres sources d'approvisionnement.

31. En fait, l'élément déterminant au cours de la récente crise a été l'absence d'un excédent de tonnage qui aurait permis de passer à d'autres sources d'approvisionnement.

Votre Rapporteur ne peut pas, à ce propos, ne pas faire observer que dans le monde des affaires ou de la politique ceux dont les prévisions se révèlent fausses paient généralement très cher leurs erreurs ! Et le cas présent ne fait certainement pas exception à cette règle. Ni les gouvernements occidentaux, ni les compagnies pétrolières internationales n'ont de raison d'être fières de la manière dont elles ont veillé aux intérêts du public dans ce domaine.

32. Les gouvernements d'Europe occidentale se sont par le passé beaucoup préoccupés de constituer en Europe occidentale des stocks de pétrole suffisants. Et il est vraisemblable que les récents événements montrent qu'il est urgent d'accroître les stocks pour lesquels on recommande actuellement qu'ils puissent au moins couvrir les besoins d'environ 60 jours. Mais toute aussi importante est l'exigence que les gouvernements étudient de toute urgence avec les grandes compagnies pétrolières les mesures propres à garantir contre une répétition d'une insuffisance de tonnage telle que celle qui, dans les circonstances qui nous occupent a laissé l'Europe occidentale virtuellement à la merci des Etats producteurs.

Partie VI : Conclusions

33. La sécurité des approvisionnements en énergie de l'Europe occidentale est beaucoup trop vitale pour le bien-être de nos populations pour qu'on la laisse au hasard.

Considérant, comme votre Rapporteur l'a souligné plus haut que l'autarcie est hors de question pour le proche avenir, la seule solution réside dans la diversité des approvisionnements plus la constitution de réserves de capacité de transport et de stocks de pétrole en Europe occidentale indispensables pour mettre à profit cette diversité.

34. Il est fort possible qu'il y ait d'autres leçons à tirer des récents événements et il ne fait pas de doute qu'elles seront soigneusement étudiées dans les milieux compétents.

Mais il est du devoir des parlementaires de chercher à mettre le doigt sur ce qui est réellement essentiel. Cela est d'autant plus important dans un cas où il semble probable que les mesures indispensables nécessiteront une certaine contribution des deniers publics.

(*) En fait, le Royaume-Uni importe en très petites quantités un certain type de pétrole provenant des pays de l'Est, mais ne l'utilise pas à des fins énergétiques.

(1) Une discussion de la définition précise des "prix affichés" n'entrerait pas dans le cadre du présent Document. Pratiquement, toutefois, on peut admettre aux fins du présent contexte que l'expression "prix affichés" désigne le prix auquel il faut, pour le calcul des impôts à payer par les filiales des compagnies pétrolières dans l'Etat producteur en question, considérer que le pétrole de cet Etat a été vendu. Ce prix conventionnel remplace aux fins d'imposition le prix véritable auquel ce pétrole est vendu.

(2) Le soufre contenu dans le pétrole, s'il n'est pas éliminé au cours du raffinage, provoque une pollution de l'atmosphère par dégagement d'anhydride sulfureux lors de la combustion.