

Intervention de Thierry BRETON
ministre de l'Économie, des finances et de l'industrie

Intervention devant l'Ajef sur les questions énergétiques nationales et internationales, le 22 mai 2006

Nous sommes en train de changer d'époque. Record après record, pic après pic (75 dollars le 2 mai), on voit bien que tous les facteurs sont réunis pour que le pétrole reste cher dans les années et les décennies à venir : le pétrole est une ressource épuisable, les tensions géostratégiques, au Moyen Orient mais aussi ailleurs, risquent malheureusement de ne pas s'éteindre à court terme et la tendance globale du marché paraît robustement installée.

Nous connaissons tous les raisons d'une telle hausse.

La tension sur l'équilibre entre l'offre et la demande est le premier facteur de hausse. La demande de pétrole au niveau mondial connaît une croissance vigoureuse, tirée par des économies gourmandes en pétrole, notamment la Chine et les États-Unis.

Chaque année en moyenne, l'équivalent de la consommation annuelle de l'Espagne, soit environ 1,5 millions de barils par jour supplémentaires, doit être mis en production pour maintenir l'équilibre entre l'offre et la demande.

L'offre de pétrole a du mal à suivre. Les pays producteurs ont pu jusqu'à présent satisfaire la demande mais n'ont pas reconstitué suffisamment leur capacité de production.

La reprise tardive des investissements dans les pays producteurs s'explique en partie par les niveaux de prix très bas atteints en 1998, mais aussi par des facteurs structurels :

- l'ouverture du secteur amont aux compagnies pétrolières étrangères est restée limitée ;
- les pays producteurs sont restés vigilants face au risque de surinvestissement.

En outre, plusieurs pays producteurs importants ont vu leur capacité de production amputée ou limitée dans leur développement (cas du Nigéria dont la production est réduite de 25 %, de l'Irak dont la capacité a été réduite d'un tiers par rapport à 2003). Certains pays ont aussi sciemment privé leurs compagnies nationales des moyens financiers, ou parfois même techniques et humains, de réaliser les investissements nécessaires (Venezuela, Mexique, Russie...).

Le second facteur est géopolitique. La crise iranienne préoccupe les marchés, qui anticipent des scénarios de réductions des exportations iraniennes ajoutant un risque de pénurie aux actuelles tensions.

Alors même que nous disposons à l'échelle mondiale de réserves de pétrole confortables, ceci se traduit par une prime spéculative de 10 à 20 \$ le baril.

Dans le cadre du mandat que j'ai reçu du G7, je rentre d'un déplacement en Arabie Saoudite, le 3^e en 6 mois (novembre ; mars avec le PR), au cours duquel j'ai notamment évoqué avec mes homologues ministre du pétrole et ministre des finances 2 signaux supplémentaires, concrets, que les pays producteurs pourraient adresser aux marchés pour limiter la volatilité des cours.

Le premier serait que l'Arabie Saoudite, premier producteur et premier exportateur mondial, précise le calendrier de mise en œuvre des investissements qu'elle a annoncés pour faire passer sa production de 9,5 à au moins 12,5 millions de barils par jour à horizon 2010. J'ai par ailleurs suggéré à mes homologues de porter un message fort en ce sens aux autres pays producteurs.

Les pays consommateurs doivent naturellement prendre leur part de cet effort de développement des capacités de production en produits bruts et en produits raffinés, comme j'ai eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises. Hier, M. Desmarests signait en Arabie Saoudite le contrat par lequel il va réaliser, en partenariat avec l'Aramco, la raffinerie de Jubail (2 milliards de dollars sur un projet d'un montant total

de 5 milliards de dollars). Ce partenariat est exemplaire des coopérations que nous souhaitons voir se développer à l'avenir.

Le second signal concret en direction des marchés, ce serait de mettre en place une validation internationale des données sur l'état des réserves, et ce en impliquant très étroitement l'ensemble des opérateurs pétroliers. Je vais proposer à mes partenaires, notamment dans le cadre du G8, que nous allions de l'avant dans cette direction, en étroite concertation avec les pays producteurs, parce que la transparence est un facteur clé pour rassurer les marchés.

La transparence, c'est évidemment l'affaire de tous. C'est pourquoi je m'emploie à faire bouger les choses en Europe, pour que la Commission publie l'état des stocks sur une base hebdomadaire, comme le font déjà les États-Unis.

Cette démarche stratégique que nous menons au niveau international doit évidemment être déclinée en France.

Cela concerne d'abord les investissements, véritable goulet d'étranglement qui a trop longtemps été négligé. En septembre dernier, lors de la table ronde que j'ai organisée avec les pétroliers, j'ai obtenu de leur part des engagements pluriannuels importants dont nous suivons très attentivement la réalisation. Or à ce jour, près du tiers des investissements sur lesquels les pétroliers se sont engagés ont déjà été concrétisés.

Par ailleurs, cette situation tendue a généré un nouveau rapport de force dans un monde où les acteurs sont plus grands, plus puissants, bref un monde où « **small is not beautiful** ». Il faut en être. La sécurisation de notre approvisionnement passe par là. **C'est tout le sens du projet GDF-SUEZ.**

Le projet de fusion entre Gaz de France et Suez, est porteur de croissance et d'emploi, dans un contexte où les acteurs majeurs de l'énergie de demain sont en train de se constituer.

Une concertation approfondie a été mise en place avec les organisations syndicales ; au terme de près de 30 réunions, des réponses écrites à leurs 71 questions leur seront adressées dans les prochains jours.

Cette concertation va se poursuivre, en particulier autour du projet de loi que nous soumettrons bientôt au Parlement. Nous nous mettons en position pour que le Parlement puisse saisir le premier créneau disponible avant l'automne.

Ce projet de loi :

- assurera la mise en place d'un contrôle de l'État sur le nouveau groupe, par le moyen d'une action spécifique, en vue de garantir la pérennité du service public en France et la sécurité de l'approvisionnement énergétique de la France : c'est un élément décisif du débat parlementaire. Je rappelle que l'État aura bien évidemment, comme il a toujours été dit, une participation de 34 % dans le futur groupe ;
- permettra de défendre les intérêts des consommateurs, tout en respectant nos engagements européens en matière d'ouverture complète du marché de l'énergie au 1^{er} juillet 2007. Le maintien des tarifs administrés de l'électricité et du gaz pour les Français qui le souhaitent sera d'ailleurs l'un des éléments essentiels de la loi – qui permettra également à ceux qui souhaitent changer de fournisseur de le faire.

Je le disais tout à l'heure : le monde énergétique est en train de changer. Nous sommes sortis de l'ère de l'insouciance.

Il faut s'habituer à vivre avec cette donnée nouvelle : le pétrole est désormais un produit rare et cher.

Cela suppose des changements de comportement : de la part des pétroliers vis-à-vis des consommateurs qui ont de nouvelles et légitimes exigences d'information et de la part des consommateurs eux mêmes dans leur mode de consommation.

Parce qu'il pèse lourd dans le budget des ménages, **le carburant n'est pas tout à fait un produit comme les autres**. Parce qu'il est désormais rare et cher, sa distribution doit offrir la plus totale transparence.

Cela signifie que la construction de son prix doit être claire et limpide tout au long de la chaîne.

A cet égard, les français se posent des questions, d'ailleurs légitimes. Les pétroliers leur doivent des réponses.

Cela signifie aussi que son marché se doit d'obéir à une exigence de complète information.

C'est pourquoi, **dans le prolongement des initiatives que j'ai déjà prises** dans ce sens en créant cet automne **l'observatoire des prix des carburants**, je crois que le nouveau contexte pétrolier que nous connaissons justifie que nous allions **plus loin** dans l'information du consommateur.

Après avoir innové en fournissant aux consommateurs chaque semaine la moyenne nationale des prix constatée par enseigne sur un échantillon de terrain, je souhaite franchir **une nouvelle étape** en permettant à chacun de faire le meilleur choix autour de chez lui, en lui donnant le prix pratiqué station par station en temps réel. Dès que le système sera opérationnel, nous passerons à l'étape d'après qui permettra à chacun de trouver en même temps le parcours pour se rendre à la pompe la moins chère.

Pour cela je vais passer par la loi, pour créer cette obligation de transparence complète et d'information permanente pour tout opérateur qui souhaite distribuer du carburant en France. Le texte est prêt. Il sera intégré dans le premier véhicule que je présenterai au Parlement.

Certains pays l'ont fait, comme l'Espagne, et je veux que le consommateur français ait accès à la même information.

Des discussions ont déjà été engagées avec les pétroliers pour voir comment construire un tel système. On va maintenant rentrer dans les détails pratiques avec eux.

C'est ambitieux bien sûr parce que c'est une base de données exhaustive et réactive qu'il faut créer de toute pièce mais je veux qu'on aille vite.

Mon objectif est que les automobilistes puissent pouvoir bénéficier de ce puissant outil d'information dès la rentrée. On va travailler tout l'été pour ça.

Si la nouvelle réalité du carburant justifie cette transparence, elle exige également que chacun modifie son comportement quotidien, avec le souci de son porte-monnaie, et donc de notre facture énergétique mais aussi avec celui de l'environnement. **Il faut communiquer, sensibiliser, éduquer. Dans la durée.**

Cela suppose un travail de longue haleine auquel j'entends que tous les acteurs participent. Il faut que chacun comprenne que le pétrole est en train de changer de statut et qu'on ne peut plus l'utiliser tout à fait comme avant.

Tout d'abord, en application de la loi de programmation énergétique, je vais publier un **décret qui définira les termes d'une mention obligatoire concernant les économies d'énergie que tous les fournisseurs d'énergie devront désormais apposer sur leurs publicités.**

Un peu à la manière de la loi Evin, tous les distributeurs de carburants, les fournisseurs de gaz ou d'électricité devront ainsi participer à l'effort de sensibilisation général en mettant un bandeau sur chacune de leurs annonces commerciales.

Par ailleurs, je veux que les distributeurs se mobilisent pour que l'automobiliste soit sensibilisé aux économies qu'exige désormais la consommation d'un produit devenu rare et cher, au moment où il est le plus réceptif à cette réalité c'est à dire quand il fait le plein et qu'il le paye !

Je veux que cette communication devienne partie intégrante du service fourni par les distributeurs et des responsabilités qui leur incombent. Cela veut dire, bien sûr, qu'il n'est pas question de lancer une

campagne *one shot* sur les péages de l'été. Mon objectif est de changer les habitudes, chez les pétroliers et chez les consommateurs.

Pour cela, je vais demander aux distributeurs de se servir du matériel de communication auxquels mes services et l'Ademe sont en train de travailler pour le décliner dans leurs points de vente.

Je veux que chaque pompe soit équipée d'un panneau, que chaque station ait une affiche et que les tickets de caisse reprennent au moins une des recommandations d'économies de carburant.

Nos premiers contacts me permettent d'escompter une coopération tout à fait constructive de la part des enseignes, mais que les choses soient claires : si c'est nécessaire, je n'hésiterai pas à prendre un texte aussi sur cette obligation de sensibilisation faite aux distributeurs car cela me paraît être désormais une des responsabilités élémentaires de cette activité.

Mais si les distributeurs sont en première ligne, ils ne sont pas les seuls concernés. Il faut que tous les acteurs du monde de l'automobile se mobilisent : les constructeurs, les garagistes, les dépanneurs, les assureurs... Nous allons aussi les associer à ce travail.

Enfin, il me paraît très important **d'éduquer l'automobiliste tout au long de sa vie de conducteur**. C'est pourquoi, je vais proposer au ministre de l'Équipement et au ministre de l'Intérieur que l'examen du code la route intègre un volet « conduite économe » et que les PV, notamment pour excès de vitesse, soient accompagnés de recommandations.

Mais plus encore que le consommateur, c'est la France que nous devons préparer à l'après pétrole.

Et notre pays a des atouts formidables pour relever ce défi.

Par son agriculture, son industrie, sa recherche, son histoire énergétique, elle est certainement la mieux placée de tous les pays non producteurs pour savoir relever le défi du carbone renouvelable comme elle a su relever celui de l'atome.

Cela passe par le renforcement de notre indépendance énergétique et l'accélération de la montée en puissance des énergies propres.

Ce gouvernement a déjà engagé des efforts sans précédents en ce domaine.

Des mesures importantes ont été prises en lois de finances pour encourager les véhicules propres (électriques, hybrides ou au gaz), les travaux d'isolation ainsi que l'utilisation des énergies renouvelables.

Nous allons aller plus loin en incitant d'avantage les français à recourir à l'énergie solaire, par un tarif de rachat par EDF deux fois plus élevé qu'aujourd'hui, en plus du coût d'installation que l'État prend déjà à sa charge pour moitié.

Nous allons aussi aller plus loin sur le biogaz en relevant de 50 % les tarifs de rachat à partir de juin. Nous allons aussi prendre des dispositions pour faire décoller le photovoltaïque en France.

Par ailleurs, je viens de me faire remettre un rapport très intéressant sur **notre potentiel hydroélectrique** que j'avais demandé il y a un an à l'ingénieur général des Mines qui est le fonctionnaire du développement durable à Bercy.

Ce rapport très fouillé met en évidence que nous disposons d'une réserve de près de 40 % de notre potentiel hydroélectrique qui pèse quand même 15 % dans notre bouquet énergétique. Ce n'est pas rien. Bien sûr, il ne s'agit pas de projets aussi colossaux que ceux qui animent l'actualité en ce moment. Pas d'inondation de vallées, pas d'évacuation de villages. Mais de réelles capacités naturelles à valoriser dans le respect de tous et de toutes les activités environnantes. C'est pourquoi, tout n'est certainement pas mobilisable et il est raisonnable de penser qu'un tiers est raisonnablement accessible. En tout cas, je veux qu'on avance sur cette piste car notre pays a encore de la ressource et le nouveau contexte pétrolier nous dicte de l'optimiser.

Enfin, un plan très ambitieux de développement des biocarburants est en marche, pour porter leur incorporation à 10 % en 2015, soit un taux deux fois plus élevé que les objectifs européens. Les deux appels d'offre lancés depuis 2005 permettent la construction de 16 usines nouvelles représentant 2 milliards d'euros d'investissement.

Mais je veux aujourd'hui **franchir une étape supplémentaire** et permettre à chaque consommateur de faire le choix du fossile ou du renouvelable : c'est ce qu'on appelle le flex fuel et c'est le projet ambitieux que j'ai proposé au Premier ministre. Je me félicite que cela l'ait enthousiasmé...

L'automobiliste a le sentiment d'être otage de la pompe et du prix qui lui est asséné, sans échappatoire face à un produit qui est vital à son travail et à son mode de vie. Et bien, je veux qu'on lui offre un choix.

Mon objectif est simple : je veux que d'ici la fin de la décennie, le marché offre des voitures qui puissent rouler indifféremment avec du pétrole ou avec un biocarburant presque pur. Cela suppose que chaque français puisse accéder à un véritable réseau de pompes vertes. Des pays sont déjà très en avance et ont complètement généralisé le système. C'est le cas notamment en Suède et surtout au Brésil où je me rends dans quelques jours avec le Président de la République et où j'ai demandé qu'on m'organise une séquence spécifique sur le terrain pour m'enrichir de leur expérience.

Dès mon retour, avec D.BUSSEREAU et F.LOOS, nous allons mettre en place un groupe de travail qui réunira les constructeurs automobiles, les représentants du monde agricole et les consommateurs afin de répondre aux diverses questions techniques, réglementaires et fiscales qui doivent être traitées pour permettre la montée en puissance de ce système. Je veux qu'on travaille vite, d'ici l'été et qu'on intègre les dispositions nécessaires dans la loi de finances 2007.

C'est un chantier et un enjeu formidable pour l'avenir.

Afin de préparer cette échéance de 2010, nous allons dès à présent lancer des expérimentations et équiper des flottes captives, dans les collectivités comme certaines se sont portées volontaires pour le faire dès le début du mois de juin mais aussi dans les services publics. Et je compte bien mettre Bercy très vite à la voiture bi-carburant en installant des pompes dédiées ici au garage.

À travers toutes ces mesures, c'est l'économie de demain que nous préparons. Une économie post-industrielle, post-transition démographique, et désormais une économie post-pétrole.

© Ministère de l'Économie, des finances et de l'industrie - 22/05/2006