

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1983)
Heft: 671

Artikel: Économie de marché : prix du pétrole : pourvu que ça (re)monte!
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024783>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

COMMUNALES

Genève: des écolos de droite?

«Au-delà des idéologies dépassées de gauche comme de droite»: ainsi se présente le nouveau parti écologiste genevois. Un vieux réflexe a appris aux gens de gauche à se méfier de ce genre de postulat et à renvoyer plutôt vers la droite ceux qui croient pouvoir ignorer la situation d'exploitation des plus faibles, des plus pauvres parmi nous.

Qu'importe! Le programme reste intéressant: décentralisation du pouvoir, responsabilité de chacun, énergies douces, opposition à la technologie lourde, à la voiture, notamment.

Que peut être l'impact d'une telle profession de foi sur l'électorat genevois? Question inévitable. Si les écologistes sont bien organisés, les tentatives de partis «ad hoc» ont jusqu'à aujourd'hui échoué. Ce qui ne signifie du reste pas que l'éologie manque de prolongements sur la scène politique genevoise: dans aucun canton suisse, les préoccupations écologiques n'ont trouvé davantage de relais, échos ou alliés fermes; le plus ouvert à cet égard: le parti socialiste qui s'est enrichi à l'arrivée de volées successives de militants nés de la défense de l'environnement; mais aussi, dans une moindre mesure, le Parti du Travail et les Vigilants; les formations de la droite traditionnelle, à l'exception des Vigilants, ont toutes leur élu(e) écologiste, dont le courage et l'audience n'ont d'égale que leur solitude.

En point de mire: les prochaines élections communales. Pour prendre leurs distances de l'offre publique d'achat des socialistes sur l'éologie, les responsables du nouveau parti évoquent la décevante expérience française dans ce domaine, le fossé entre les déclarations électorales et l'exercice du pouvoir. Il eut été plus constructif de dresser un

bilan genevois, sans oublier complètement les difficultés objectives que rencontre dans un exécutif un magistrat minoritaire. Et là, pour la gauche socialiste, que peut-on noter? Si l'attitude du nouveau conseiller d'Etat Christian Grobet est claire pour l'instant, celle du conseiller administratif de la Ville de Genève, Claude Ketterer, est plus ambiguë; il a fait certes bien du chemin depuis le temps où la disparition des espaces verts (les Genevois se souviendront des Minoteries) et des immeubles anciens lui semblait aller dans le sens de l'histoire. Reste la circulation! Si les déclarations de Ketterer à propos de l'éventuelle ouverture aux voitures de la seule artère genevoise réservées aux deux-roues (le pont des Bergues) autorise quelque espoir, la Ville a sous son impulsion consacré la majeure partie de son énergie à la construction de parkings et à l'amélioration de la circulation automobile et s'est finalement fort peu préoccupée des transports en commun, des pistes cyclables et des cheminements piétonniers (ce ne sont pas des efforts comme l'inauguration d'un bus dans la vieille ville ou la création de rues piétonnières qui équilibreront les millions dépensés ailleurs).

Cette ambiguïté n'empêche pas que les objectifs écologistes se sont identifiés, au long des années et pour une bonne part, aux ambitions socialistes; on peut s'en réjouir, tout en regrettant que leur mise en œuvre ait pâti d'un fait incontournable: la gauche est encore minoritaire à Genève...

Dans cette perspective, le nouveau groupement, qu'il accède ou non à l'avant-scène politique, pourrait apporter quelque chose de nouveau à la vie genevoise, s'il parvient à sensibiliser au courant écologique d'autres secteurs de l'opinion publique. Une condition «sine qua non»: qu'il dure plus longtemps que les feux de paille du passé. Et si ses ambitions électorales étaient satisfaites, il aurait alors tout le temps de découvrir l'abîme qui sépare la mystique de la politique.

ÉCONOMIE DE MARCHÉ

Prix du pétrole: pourvu que ça (re)monte!

Jusqu'ici, inch Allah, les choses étaient bien claires: tout événement, indépendamment de sa portée, toute évolution, quelle qu'en soit la direction, entraînait une hausse de prix des produits pétroliers. Le volume de la production pouvait augmenter ou diminuer, le dollar s'apprécier ou s'affaiblir, le niveau du Rhin monter ou descendre, les stocks se remplir ou se vider — de toute façon les prix finals, eux, étaient à la hausse.

Désormais, cette constante — en définitive sécurisante — ne joue même plus. Les dissensions au sein de l'OPEP dans l'immédiat, et nombreux d'autres facteurs à plus long terme, devraient nous valoir une chute des prix sur les marchés libres (spot markets de Rotterdam, New York, Gênes), où le cours de 34 dollars pour un baril (159 litres) d'or noir saoudien ne se pratique plus depuis des semaines. Les avis concordent sur le sens de l'évolution attendue, et divergent tout au plus sur le prix-plancher (24 dollars?, 26 dollars? selon les supputations les plus fréquentes) et sur le moment où il sera atteint — le plus tard possible selon les vœux des pays consommateurs eux-mêmes.

SOULAGEMENT GÉNÉRAL EN VUE

Car voilà, au moment où les prix baissent enfin, tout le monde crie casse-cou, prédisant aux économies occidentales une catastrophe à côté de laquelle les chocs pétroliers de 1973/74 et 1979/80 apparaissent comme des sursauts salutaires. L'automobiliste et le locataire n'y comprennent évidemment rien, mais commencent à se douter que ces prédictions annoncent tout simplement une reprise des hausses, pour le plus grand soulagement de ceux qui, que, etc. De qui, en fait? Globalement, du monde entier! Car si les treize

pays exportateurs membres de l'OPEP, lesquels, pour la première fois en 1982, ont produit moins de brut que les pays hors cartel, ne parviennent plus à «tenir» les prix en jouant sur les quantités livrées, ils auront de la peine à régler leurs échéances, et notamment à payer leurs achats de biens d'équipement (et de consommation souvent luxueuse). Après avoir été plus ou moins largement bénéficiaire depuis 1975-1976, la balance des paiements courants des pays de l'OPEP a passé au rouge l'an dernier (déficit estimé à 18 milliards de

LES PRIX DU PÉTROLE BRUT (DOLLARS PAR BARIL)

Dates	Arabian light (Arabie séoudite)	Kuwait (Kuwait)	Zarzatine (Algérie)
1972	1.55	1.80	2.76
16.10.73	3.56	4.14	6.06
01.01.74	9.41	8.68	10.30
01.07.74	9.51	9.58	10.30
01.10.74	9.84	10.03	—
01.01.75	10.24	10.36	11.75
01.10.75	11.51	11.23	12.75
01.01.77	12.09	12.37	14.25
01.07.77	12.70	12.37	14.40
01.01.79	13.34	12.83	14.75
01.04.79	14.55	14.03	18.50
01.07.79	18.—	19.49	23.45
01.10.79	18.—	21.43	26.22
01.01.80	26.—	27.50	33.—
04.02.80	26.—	27.50	37.21
01.04.80	28.—	29.50	37.21
01.07.80	28.—	31.50	38.21
01.08.80	30.—	31.50	38.21
01.01.81	32.—	35.50	40.—
01.11.81	34.—	33.—	37.50
01.01.82	34.—	32.30	37.—
01.03.82	34.—	32.30	35.50

dollars, contre un excédent record de 109 milliards en 1980 et un confortable avantage d'encore 60 milliards en 1981). Et si les pays exportateurs ont soudain moins de pétrodollars à recycler, que feront donc les banques européennes (et suisses avant tout) habituées à placer cette masse de capitaux à court terme et à les faire rentrer dans les

réseaux de financement des grands travaux de ce monde.

Soulagement aussi du côté de ceux qui entreprennent ces travaux. La construction d'une raffinerie de capacité moyenne (300 000 barils/jour) revenait à 400 millions de dollars en 1973 (environ 1,2 milliard de francs de l'époque); pour le même équipement, avec installations portuaires complémentaires, les investisseurs coûtent désormais plus d'un milliard de dollars (plus de deux milliards de francs). Une plate-forme de forage en mer du Nord coûte 200-300 millions de dollars, un tanker neuf de 33 000 tonnes 30 millions de dollars (26 millions s'il sort de chantiers navals avantageux, style sud-coréen, qui se contentent d'un maigre 5% de taux de profit avant amortissements). Les constructeurs de ces installations sont le plus souvent les grandes compagnies pétrolières, qui cherchent à se rendre autonomes des pays producteurs comme des armateurs, et investissent à cette fin la quasi-totalité de leurs bénéfices — quand elles en font.

Mais les plus satisfaits sont bien sûr les spéculateurs, à l'aise dans toutes les opérations où les cours bougent, spécialement quand le mouvement est à la hausse. Ces courtiers (brokers) s'interposent le plus souvent entre la société de production et le réseau de distribution aux consommateurs finals (ce qui ne signifie pas que le pétrole raffiné dans le pays d'extraction par la compagnie X ne se retrouvera pas sur le marché consommateur dans les colonnes d'essence de la même compagnie).

Dans l'intervalle, par exemple entre Abadan et Bâle, une cargaison de pétrole change souvent sept à huit fois de propriétaire, passant de 24 à 34 dollars le baril...

En quinze jours de chartering (temps nécessaire à un tanker pour effectuer le transport du Golfe persique à un port européen), le prix monte facilement

de 22 dollars (prix cassés faits par les Iraniens et les Irakiens contraints de financer l'effort de guerre) à 30 dollars.

DES NERFS ET UN TÉLEX

En définitive, ceux qui gagnent le plus confortablement leur vie dans le business pétrolier sont les «financiers purs», qui ont su rendre indispensable leur activité «propre», abstraite, discrètement menée depuis des bureaux équipés de télex et occupés par une poignée de gens aux nerfs solides ayant un goût prononcé pour le gros jeu (gros en dollars, pas forcément en risque pur).

On retrouve à l'échelle internationale cette évolution qui parcourt — et met en danger — les structures économiques des pays «post-industrialisés»: les investisseurs, les producteurs, les créateurs de valeur ajoutée, les bâtisseurs d'installations industrielles, bref, les gens du secteur secondaire dégagent à grand-peine un profit en voie d'érosion, tandis que les cols blancs du tertiaire financier réalisent des gains fabuleux sans déployer la moindre activité «visible».

VULNÉRABILITÉ ET SOLIDARITÉ

Vulnérabilité incroyable d'un système où les jeux d'écriture et les paris financiers rapportent davantage que les investissements et les activités productives requérant une main-d'œuvre nombreuse. Où les économies nationales sont à ce point interdépendantes les unes des autres que la situation financière des vendeurs (de matières premières et produits énergétiques) et débiteurs (endettement) conditionne celle des pays acheteurs et largement créanciers.

Voyez bien qu'ils ont raison, ceux qui disent que, cartel des exportateurs de pétrole ou pas, les prix ne peuvent baisser, sous peine d'entraîner le monde entier dans une banqueroute en chaîne.