

# L'avenir de l'industrie pétrolière

## Interview de Jean-Louis Schilansky (E61)

réalisée par Jean Estivalet (E59)



**Jean-Louis SCHILANSKY (E61)**

Président de l'Union Française des Industries Pétrolières (UFIP)  
Vice-Président du MEDEF

### **Quelles sont, pour toi, les perspectives de l'industrie pétrolière mondiale, à l'horizon des vingt prochaines années ?**

L'industrie pétrolière, c'est à la fois le pétrole et le gaz naturel. Le gaz va poursuivre une croissance en volume, et probablement aussi en part du mix énergétique mondial. On peut dire aujourd'hui que le gaz est vraiment « l'énergie de l'avenir ». La part du pétrole dans le mix énergétique devrait diminuer ; mais, comme la consommation mondiale d'énergie va poursuivre sa croissance, avec le développement des pays émergents notamment en Asie, la demande de produits pétroliers continuera de croître en volume. Sans aucun doute, on a un peu trop vite « tourné la page » du pétrole qui restera, dans les vingt ans qui viennent, une énergie incontournable.

### **On voit bien se profiler l'augmentation de la demande. Mais qu'en est-il de l'offre ?**

Du côté de l'offre, on a assisté à deux phénomènes :

- l'augmentation des prix, avec son impact sur le retour sur investissement, qui a accéléré et élargi la recherche d'hydrocarbures,

- de nouvelles technologies (sismique, forage en eaux très profondes, forages dirigés, etc.) qui ont contribué à un renouveau considérable de l'exploration pétrolière.

Dès lors, les perspectives sont très différentes de celles d'il y a cinq ans ; on ne parle plus de « peak oil » suivi d'une lente décroissance. D'ailleurs, on ne sait plus caractériser ce « peak oil », ni dans le temps, ni en volume car il est lié au niveau des prix et à des progrès techniques qui se poursuivent. Au-delà d'un certain prix du pétrole brut, la production de pétrole lourd de l'Orénoque ou des sables bitumineux du Canada devient rentable ; par ailleurs, les progrès techniques récents des forages offshore - puits à très grande profondeur, hauteur d'eau toujours plus importante, conditions extrêmes dans le grand nord - conduisent régulièrement à la découverte de nouvelles réserves.

Difficile donc de déterminer le moment où l'on atteindra le point haut de la production mondiale de pétrole. Un « plateau » de production, autour de 100-105 millions bl/jour contre 89 millions bl/jour actuellement, apparaît vraisemblable, ce qui laisse une marge significative de progression. Ainsi, les vingt ans à venir constituent, pour le pétrole, un futur prometteur.

### **Qu'en est-il de l'évolution des prix du pétrole et du gaz ?**

Les prix du pétrole resteront orientés à la hausse du fait de l'augmentation de la demande ; celle-ci entraînera des coûts accrus de recherche et d'investissement, qui auront une influence sur les prix. Quand ? Combien ? Personne ne peut le dire. Tendanciellement, les prix du pétrole ne baisseront pas, notamment parce que les pays de l'OPEP ont besoin d'un certain niveau de prix, suffisamment élevé pour générer des revenus nécessaires au développement de leurs économies, à la préparation de leur avenir et à l'après-pétrole. Toutefois il ne faut pas s'attendre à un processus d'augmentation continue ; les marchés ne fonctionnent pas ainsi et celui du pétrole reste un marché volatil. Des à-coups importants sont possibles, comme dans un passé récent lorsque le prix du baril avait atteint 145\$ à l'été 2008 avant de descendre à 39\$ en janvier 2009, un prix divisé par plus de 3,5, sous l'effet de la crise économique et d'une panique des marchés. Actuellement le baril est à 110\$, multiplié par près de trois par rapport au prix du début 2009.

Les prix du gaz sont aussi orientés à la hausse, mais leur évolution est différente de ceux du pétrole, car le gaz est une commodité moins « liquide ». Le marché du pétrole peut être extrêmement volatil et se rééquilibre en permanence.

### **Jean-Louis SCHILANSKY (E61)**

Jean-Louis Schilansky est entré en 1970 au sein du groupe Mobil devenu ExxonMobil. Il a été notamment Directeur Général de Mobil Chypre à Nicosie (1982), Associé Planning de Mobil Corp. à New York (1984) et Directeur Planning de Mobil UK à Londres (1985). De 1988 à 1990 il est Directeur du Raffinage, puis du Marketing de Mobil France. Il est nommé Vice-président puis Président de Mobil Europe à Londres (1990-2000), avant de devenir Directeur Général Europe d'ExxonMobil à Bruxelles jusqu'en 2001.

Nommé Délégué Général de l'UFIP en 2001, il en est Président depuis 2008.

Depuis 2007, il est Président du Comité Énergie, ainsi que membre du Conseil Exécutif et Vice-président trésorier du MEDEF.

Jean-Louis Schilansky, Chevalier de la Légion d'Honneur, est membre du Conseil Économique, Social et Environnemental.

Le marché du gaz est différent car c'est un produit plus difficile à transporter ; il nécessite la construction de gazoducs ou de chaînes de GNL complexes et coûteuses. Par ailleurs, le trading de gaz demeure limité. La grande question est celle de gaz de schiste et du marché américain ; c'est un marché vaste, le plus grand du monde, mais c'est un marché local et non arbitré. Les prix y sont actuellement très bas. La grande question est de savoir quand les équilibres mondiaux se modifieront et quand le marché américain trouvera un nouvel équilibre avec les marchés européen et asiatique, lorsque les États-Unis deviendront exportateurs de gaz. Cela prendra des années (au-delà de 2015 ?) et ce n'est pas certain. Actuellement les États-Unis ont intérêt à disposer d'un gaz à prix bas, ce qui dynamise l'économie, et à exporter leur charbon.

### **Comment se porte l'aval de l'industrie pétrolière en Europe aujourd'hui, et le raffinage en particulier ?**

Le raffinage européen connaît de grandes difficultés et plusieurs raisons expliquent cette situation :

- La demande de produits pétroliers a baissé en Europe et elle continue de baisser au rythme de 1% à 1,5% par an. C'est le résultat d'une volonté des États d'une meilleure efficacité économique et d'une plus grande attention à l'environnement. De ce fait, au fil des années, s'est développée une surcapacité de raffinage. On compte aujourd'hui une centaine de raffineries en Europe et la surcapacité est estimée entre 10 et 15%.
- L'industrie du raffinage européen est pénalisée par une contrainte particulière : à efficacité identique, ses coûts d'exploitation sont plus élevés du fait notamment du dispositif des quotas de CO<sub>2</sub> qui est spécifique à l'Europe.

- Les raffineurs européens doivent faire face à deux types de concurrents :

- *le raffinage américain* sur la façade atlantique ; la matière première, le pétrole, y est moins chère et le coût de l'énergie nécessaire au traitement est moins élevé grâce au prix bas du gaz de schiste, ce qui réduit les coûts des raffineurs américains, avantages que l'on retrouve également dans la pétrochimie,
- *le raffinage au Moyen Orient et en Inde* ; des raffineries de grande capacité, récemment construites, très efficaces, sont entrées en service dans ces pays où le coût de main-d'œuvre est déjà inférieur aux coûts européens. L'Inde est ainsi devenue un concurrent puissant. Parmi ces nouvelles raffineries, il s'en trouve une qui, à elle seule, traite 40 millions de tonnes de pétrole brut par an, équivalent à la moitié de la capacité de traitement des raffineries françaises.

Les années 2009, 2010 et 2011 ont été des années de très grande difficulté pour le raffinage européen. 2012 constitue un léger mieux, mais l'avenir reste difficile pour cette industrie. Fin 2009, on comptait douze raffineries en France. Depuis, deux ont été fermées : Dunkerque et Reichstett. Une raffinerie, Berre, est sous cocon et la décision de fermeture de Petit-Couronne, actuellement arrêtée, a été prise.

### **Quelles sont les conséquences du déséquilibre croissant de la demande de carburants – gazole et essence – et quelles sont les solutions pour tenter de le réduire ?**

En Europe, et particulièrement en France, la fiscalité sur les carburants pousse à la consommation de gazole. Dans notre pays, 80% de la demande de carburant se porte sur le gazo-



Navire de forage STENA ICE MAX, opéré par SHELL, en action à 150 km au large de la Guyane. (crédit photo Ronan Lietar Imazone)

le et 20% sur le supercarburant. On sait que le raffinage ne peut tirer les carburants du pétrole brut dans ces proportions. On produit autant de gazole et aussi peu d'essence que possible mais il reste un déficit considérable de gazole. La France doit importer 50% de sa consommation de gazole et de fioul domestique et exporter 35% de l'essence produite par ses raffineries. Sur le plan économique, le déséquilibre est flagrant car nous importons un produit plutôt rare, le gazole, et nous vendons un produit plutôt abondant, l'essence.



Dans un pays où 75% des nouvelles voitures particulières sont équipées de moteurs diesel, il sera difficile et nécessairement très long d'inverser cette tendance. Notre souhait est que les Pouvoirs publics agissent sur la fiscalité pour rééquilibrer peu à peu la demande.

***La réduction prévisible de la consommation unitaire des véhicules ne devrait pas améliorer la situation. Quelles sont les conséquences pour l'industrie pétrolière ?***

En France, la baisse de consommation des produits pétroliers est inéluctable, non seulement du fait de la diminution des consommations de carburant routier, mais aussi grâce à une meilleure isolation des bâtiments et aux progrès de l'efficacité énergétique. Nous sommes dans un processus durable d'adaptation de notre consommation énergétique qui rend la situation plus difficile pour les raffineurs et distributeurs. Au plan mondial, la baisse de la consommation unitaire des véhicules devrait être plus que compensée par l'accroissement du parc automobile. Ceci explique pourquoi la consommation totale de produits pétroliers va continuer de croître.

Dans l'industrie pétrolière, on assiste actuellement à un double phénomène :

- les grandes compagnies pétrolières internationales se concentrent sur les activités de l'amont du pétrole et du gaz ;
- elles s'orientent vers les marchés émergents, notamment asiatiques et se retirent de l'Europe dont les marchés sont, au mieux, stagnants.

***En conclusion, quelle est ton appréciation de la situation actuelle de notre pays ?***

La situation française est un cas un peu particulier en Europe. Il faut d'abord rappeler que la France importe 99% de sa consommation de pétrole et 98% de sa consommation de gaz, ce qui entraîne une facture de l'ordre de 60 milliards d'€ pour son commerce extérieur.

Par ailleurs, différentes études, dont une de l'Agence américaine de l'énergie, indiquent que la France pourrait posséder l'un des plus grands potentiels de gaz et de pétrole de schiste en Europe.

La question qui est posée aux Français est donc la suivante : devons-nous continuer à importer des quantités très importantes d'hydrocarbures ou bien acceptons-nous, dans des conditions à définir ensemble, d'exploiter une partie de nos ressources de gaz et de pétrole de schiste, si celles-ci sont confirmées ? C'est une question extrêmement délicate du fait de la sensibilité très forte de l'opinion sur ce sujet. Comment débloquer cette situation et apporter à la France une ressource en hydrocarbures qui permettrait de dynamiser son économie et son industrie, et lui donnerait un avantage compétitif ?

Cette question est cruciale. Pouvons-nous trouver un chemin, une façon de faire, qui conduise à une situation conciliant les ambitions économiques et les préoccupations environnementales ? Je n'ai pas la réponse.

Nous proposons de mener une expérience d'exploration de gaz ou de pétrole de schiste, sous le contrôle des Pouvoirs publics, en y associant toutes les parties prenantes (élus nationaux et locaux, scientifiques, ONG, etc.) pour que tous «s'approprient» le sujet, le comprennent, débattent et qu'en suite des règles soient définies auxquelles notre industrie se conformera. Il est certain qu'on ne produirait pas du gaz ou du pétrole de schiste partout. Mais, avec l'accord de la population et là où ce serait possible, c'est à notre pays de définir les conditions dans lesquelles une exploitation pourrait être engagée.

***Merci, Jean-Louis, de l'éclairage que tu as apporté aux lecteurs de la Revue des Ingénieurs sur l'avenir de l'industrie pétrolière ; nous avons bien noté que, pour la France, toutes ces données s'intègrent dans le débat national sur la transition énergétique, auquel tu participes et qui devrait conduire à l'automne à une loi de programmation. ■***