



**HAL**  
open science

## Les enjeux de la la dépendance pétrolière de la Chine

Sadek Boussena, Catherine Locatelli

► **To cite this version:**

Sadek Boussena, Catherine Locatelli. Les enjeux de la la dépendance pétrolière de la Chine. Centre d'études prospectives et d'informations internationales (CEPII). *L'économie mondiale*, 462, La Découverte, pp.71-81, 2006, Repères. halshs-00096256

**HAL Id: halshs-00096256**

**<https://shs.hal.science/halshs-00096256>**

Submitted on 19 Sep 2006

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**Laboratoire d'Economie de la Production et  
de l'Intégration Internationale**  
Département Energie et Politiques de  
l'Environnement (EPE)  
FRE 2664 CNRS-UPMF



## Les enjeux de la dépendance pétrolière de la Chine

In : *L'économie mondiale 2007*, La Découverte, Paris, coll. Repères ; 462.

**Sadek Boussena  
Catherine Locatelli**

**Avril 2006**



# Les enjeux de la dépendance pétrolière de la Chine

S. Boussena, C. Locatelli, avril 2006

En 2004, les importations pétrolières chinoises tirées par une forte croissance économique ont bouleversé les marchés pétroliers et modifié les équilibres mondiaux dans un contexte d'offre pétrolière tendue. La Chine est désormais au deuxième rang des importateurs mondiaux de pétrole mais les volumes importés ne représentent que le quart de ceux des Etats-Unis. Ainsi, le faible pouvoir d'achat moyen par habitant laisse présager d'une croissance potentielle importante de la consommation énergétique si ce pays poursuit son rythme actuel de développement économique. Cette dépendance énergétique croissante constitue un nouveau challenge stratégique pour la Chine pendant une longue période prônait l'indépendance énergétique. La croissance rapide des besoins pétroliers soulève la question d'un équilibre entre une gestion dite stratégique avec un rôle régulateur important de l'Etat et une gestion plus orientée par les règles du marché. La déconnection de ses prix intérieurs de ceux du marché international du pétrole lui permet pour l'heure de retarder des adaptations majeures en termes de consommation mais risque de la fragiliser dans sa démarche d'internationalisation en augmentant sa dépendance extérieure.

Ces éléments justifient une présence active de ce pays sur la scène énergétique internationale afin de sécuriser son approvisionnement énergétique tout particulièrement en hydrocarbures. Diverses politiques sont mises en œuvre. Elles vont de la diversification des fournisseurs d'énergie et des routes d'importations jusqu'à la recherche d'un accès direct aux ressources pétrolières et gazières. Les implications économiques et géopolitiques d'une telle stratégie pourraient être considérables comme tendraient à le démontrer les difficultés que rencontrent la Chine à poursuivre ses objectifs.

## I – Une dépendance pétrolière croissante à l'horizon 2020

### 1. La rupture de 2000

*- L'amélioration de l'efficacité économique jusqu'en 2000*

Suite aux réformes de 1978, l'économie chinoise témoigne d'une amélioration considérable de son efficacité énergétique. De 1980 à 2000, le taux de croissance annuel moyen du PIB est de 9,7 % par an alors que celui de la consommation d'énergie est seulement de 4,7 % par an. Du côté des ménages en dépit de la hausse du PIB par tête, la demande d'énergie reste contrainte en raison d'un taux d'équipement en chauffage et en appareils électroménager limité (les coupures d'électricité restent par ailleurs fréquentes), d'une population rurale mal desservie en sources d'énergie moderne et aux revenus limités. Du côté du secteur industriel, les réductions de l'intensité énergétique de l'activité économique sont considérables. Au vu des statistiques disponibles, elle est tombée de 0,85 ktep/\$95 ppa en 1980 à 0,51 en 1990 et 0,25 en 2000, soit une baisse de 5 % par an au cours de la première décennie et de 7 % par la suite. Plusieurs facteurs sont à l'origine de cette évolution, en particulier les restructurations industrielles et la modernisation d'une économie marquée par la priorité donnée sous l'économie planifiée aux industries lourdes fortes consommatrices d'énergie. A cela s'ajoute une politique volontariste d'efficacité énergétique adoptée au début des années 1980 (les économies d'énergie sont déclarées « cinquième source d'énergie du pays »).

*- Depuis le début des années 2000, l'intensité énergétique est à nouveau croissante*

Le début des années 2000 marque une rupture profonde et qui pourrait être durable dans la consommation d'énergie chinoise. Celle-ci progresse plus vite que le PIB pour différentes raisons.

La croissance économique a été particulièrement forte dans les secteurs à haute intensité énergétique. La part de l'industrie et de la construction dans le PIB chinois a augmenté au détriment des services qui ne représentent que 40 % du PIB chinois contre environ 70 % pour les pays de l'OCDE. Hors chaque unité de production industrielle consomme 4-5 tonnes de plus d'énergie qu'une unité de production dans les services. De plus, au sein du secteur industriel se sont les industries fortes consommatrices d'énergie (industrie lourde) qui ont enregistré par rapport aux industries légères, moins consommatrices d'énergie, la croissance la plus soutenue. Ainsi en 2005, la production des industries légères a augmenté de 13 % contre 18 % pour l'industrie lourde.

L'élasticité de la demande d'énergie par rapport au PIB a été plus forte (généralement projeté à 0,5, elle est actuellement de 1,05) témoignant ainsi d'une détérioration de l'efficacité énergétique pour produire une unité de PIB. Seuls certains secteurs comme l'acier et le ciment ont vu leur efficacité énergétique s'améliorer.

Avec une consommation de 1386 Mtep en 2004, la Chine est aujourd'hui le 2<sup>ème</sup> consommateur mondial d'énergie, loin derrière les Etats-Unis (2332 Mtep) mais devant le Japon (514 Mtep).

*- Une économie charbonnière de plus en plus dépendante du pétrole*

La Chine est et demeure une « économie charbonnière », cette énergie représentant 69 % de la consommation d'énergie primaire principalement pour la production d'électricité. Elle se situe au troisième rang mondial en termes de réserves prouvées ce qui lui permet avec plus de 1000 Mtep (tonnes équivalent pétrole) d'être le premier producteur mondial de charbon ainsi que le premier consommateur. Les parts du gaz naturel (3 %) et du nucléaire (1,5 %) restent très faibles.

**Tableau 1 : La consommation d'énergie primaire de la Chine par source d'énergie et ses perspectives**

	Total en Mtep	Pétrole (%)	Gaz (%)	Charbon (%)	Electricité, autre (%)
1990	668	16,6	2,1	76,1	5,2
2004	1386	22,0	3,0	69,0	6,0
2020, AIE	2072	24,0	5,0	54,0	17,0

Sources : AIE, 2004, et « Statistical review of World Energy », BP, différentes années

Le début des années 2000 marque, toutefois, une rupture profonde dans la consommation d'énergie chinoise avec une croissance soutenue plus de 8 % /an de la consommation pétrolière. Celle ci atteint les 6,0 Mb/j en 2004 soit plus de 20 % de la consommation primaire.

Cette hausse est liée au développement de la voiture individuelle, à celui de l'industrie pétrochimique et aux graves pénuries d'électricité qui ont conduit à développer l'utilisation de générateurs d'électricité au fioul.

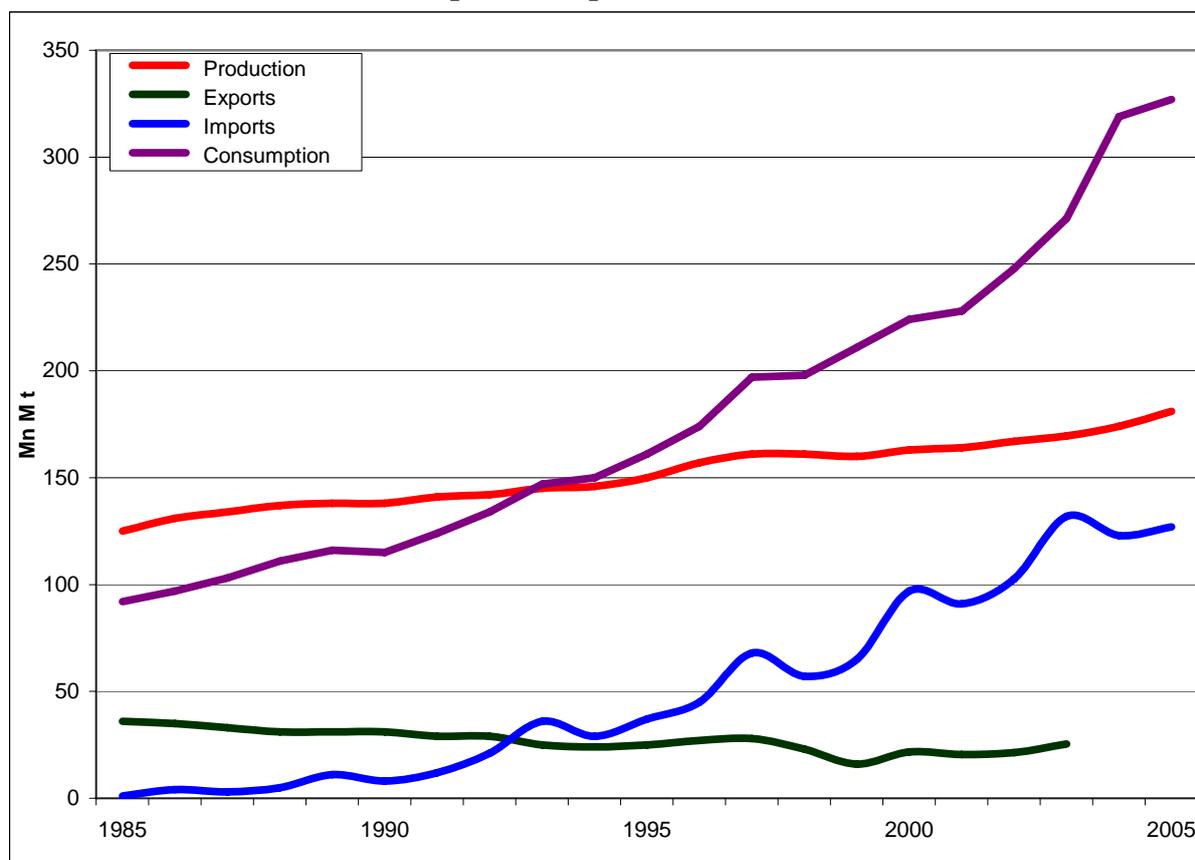
*- La consommation de carburants par les transports est devenue une composante essentielle de la demande de pétrole...*

Plus de 40 % de la consommation pétrolière chinoise est aujourd'hui utilisé pour le transport, le reste se répartissant entre l'industrie et les feedstocks. Bridé jusqu'à la fin des années soixante-dix, l'essor des transports de personnes et de marchandises a résulté d'une suite de décisions politiques - réforme du registre domiciliaire dans le cadre de la libéralisation d'après 1978, permission d'acquérir une automobile à usage privé en 1984, lancement des grandes infrastructures routières et mise en place d'une industrie de construction de véhicules routiers au début des années quatre-vingt-dix – ainsi que d'une élévation du niveau de vie . En douze ans (1990-2002), le parc de véhicules est passé de 5,5 à 20,5 millions (dont la moitié sous forme de véhicules privés), parallèlement à l'extension du réseau routier, dont une part croissante sous forme autoroutière. La croissance du trafic, personnes et marchandises, au rythme annuel moyen de 7 %, a tiré la consommation de carburants qui est devenue la principale composante de la demande de pétrole (4,9 Mb/j en 2002), le reste venant de l'industrie dont les moteurs diesel absorbent d'importants volumes de gasoil.

- *La Chine a perdu son autosuffisance en matière pétrolière*

En conséquence, alors qu'elle était dans les années quatre-vingt-dix un exportateur net de pétrole, la Chine est devenue avec plus de 2,6 Mb/j le deuxième importateur mondial. Ce nouveau statut, qui apparaît au moment où les capacités de production mondiale sont déjà fortement sollicitées, a été l'un des facteurs du bouleversement du marché pétrolier ces dernières années.

### La dépendance pétrolière chinoise



Source : Allaire (J), EPE-LEPII, 2006

## 2. Perspectives

Entre 2002 et 2020, selon l'Agence Internationale de l'Energie, la consommation d'énergie primaire chinoise, tirée par la croissance économique (9,9 % en 2005) devrait en moyenne croître à un taux de près de 4 % contre seulement 2 % pour la consommation mondiale. A cet horizon de temps, elle représenterait 14 % de la consommation mondiale. Au regard des évolutions actuelles de la consommation d'énergie chinoise, on doit toutefois s'interroger sur l'ensemble des prévisions disponibles. La plupart de celles-ci table sur des améliorations significatives de l'efficacité énergétique de l'économie chinoise. Celles-ci pourraient être considérables puisqu'on estime aujourd'hui que cette efficacité est une des plus faibles au monde (environs neuf fois moins que celle du Japon). Mais quelles sont les conditions (notamment en termes de politique de prix et plus généralement de réformes de marché, de modernisation et de renouvellement du capital) pour réaliser un tel potentiel ? Ainsi, l'interruption de la baisse de l'intensité énergétique depuis le début des années 2000 suscite ainsi un certain nombre d'interrogations quant à l'influence de ce facteur sur la consommation d'énergie future de ce pays. Les hypothèses que l'on peut faire sur la modification structurelle de l'économie chinoise (évolution du poids des services, des industries légères et des industries lourdes), sur son rythme de développement (croissance économique), sur l'importance de l'utilisation du charbon, moins efficace dans ses usages, sont autant de facteurs qui seront déterminants de la consommation d'énergie mais dont les évolutions restent entachées de nombreuses incertitudes. Quelques exemples permettent de les illustrer. Le charbon devrait rester prédominant pour la production d'électricité et représenter en 2020 plus de 63 % de la production. La contribution du nucléaire commencerait à devenir significative (de 1,5 à 5 %). Cependant de fortes contraintes environnementales pourraient modifier ces équilibres. Autre tendance importante, les prévisions de croissance officielle de l'ordre de 7,5 % par an semblent déjà dans certaines provinces largement dépassées avec un taux de plus de 10 %. Enfin, il semble que l'on ait dans les exercices de modélisation largement sous estimé la croissance de la production des secteurs à forte consommation énergétique comme l'acier et le ciment. Dans ces conditions, il semble particulièrement périlleux d'apprécier le poids de la Chine dans la consommation d'énergie mondiale à l'horizon 2020 -2030.

*- La consommation pour les transports restera une des principales sources d'incertitude de la demande pétrolière*

Si les tendances observées ces dernières années en matière de consommation pétrolière se poursuivent, la demande de pétrole brut de la Chine pourrait être dès 2020 (selon l'Agence Internationale de l'Energie) de 10,6 Mb/j et de 13,3 Mb/j en 2030 (cf. tableau 2). Des différences importantes existent cependant selon les sources utilisées avec en 2020 des extrêmes allant de 8,0 Mb/j à 15,6 Mb/j. Celles ci s'expliquent notamment par les hypothèses faites en matière de développement du secteur des transports.

Le développement des transports individuels apparaît relativement inéluctable avec l'élévation du niveau de vie. A partir d'un revenu par tête de 1000 \$, l'achat d'une automobile est en passe de devenir un réflexe. Ceux-ci sont aujourd'hui partie intégrante d'un modèle de développement économique de type fordiste (développement d'une filière automobile chinoise, grandes infrastructures routières) à l'image des pays industrialisés. Sur ce développement économique repose une grande partie de la stabilité sociale et donc politique du pays. Ainsi dans les dix prochaines années, on estime que le transport représenterait plus de la moitié de la consommation pétrolière chinoise.

**Tableau 2 : Les perspectives de demande de pétrole de la Chine en Mb/j**

	2010	2020	2030
<b>AIE, 2004</b>	7,9	10,6	13,3
<b>EIA, 2004</b>	7,6	11,0	12,8 (2025)
<b>K. Medlock, R. Soligo, A. Jaffe</b>	6,0-7,1-8,3 (1)	8,2-11,4-15,6 (1)	-

Note (1) : Il s'agit d'un scénario "bas", d'un scénario de référence" et d'un scénario élevé.

Sources : International Energy Agency.- *World Energy Outlook, 2004*.- AIE/OCDE, 2004, 563 p. ; EIA-DOE.- *International Energy Outlook, 2004*.- DOE, 2004 ; Medlock (K.), Soligo (R.), Jaffe (A.).- "The present Status and Future Prospects of Energy in China" in *Asian Energy Markets : Dynamics and Trends*.- The Emirates Center for Strategic Studies and Research, 2004, p. 275-309.

Toutefois des inflexions sont encore réalisables Des politiques publiques de transport favorisant le transport collectif comme par exemple le développement de trains rapides et du métro, la stabilisation de la part du chemin de fer (54 % en 2002) et de la voie d'eau (20 %) pourraient amoindrir l'importance de ce secteur et conduire à une croissance plus lente des besoins pétroliers. Il en serait de même avec l'imposition de normes d'efficacité pour les véhicules et la mise en œuvre de fortes incitations pour le développement de nouvelles motorisations (hybrides en particulier).

*- Les tendances en matière de consommation sont susceptibles d'être infléchies par des politiques de maîtrise de l'énergie*

De manière générale, l'évolution de la demande d'énergie à moyen-long terme dépendra de la mise en œuvre d'une politique de maîtrise de l'énergie avec la définition de standards de consommation stricts et de la poursuite des réformes de marché notamment en termes de prix. Ainsi, une répercussion plus systématique et plus rigoureuse des augmentations de prix enregistrées sur les marchés internationaux sur les prix intérieurs pourrait conduire à améliorer le comportement des consommateurs pour une meilleure maîtrise des consommations. Aujourd'hui, les ajustements offre – demande censés découler des évolutions de prix sont limités en raison d'une gestion administrative des prix qui a conduit les autorités chinoises à systématiquement différer voire amoindrir les augmentations enregistrées sur les marchés internationaux afin de ne pas brider la consommation en interne. Une telle politique est elle tenable sur le long terme ?

*- Côté offre, l'évolution de la production pétrolière pourrait contribuer à augmenter les besoins d'importations*

Quelles que soient les évolutions de la consommation pétrolière, on peut aujourd'hui raisonnablement faire l'hypothèse que la croissance de la production pétrolière chinoise ne sera pas en mesure de compenser celle de la demande. Les réserves de ce pays ne sont pas négligeables (de l'ordre de 27,3 Gb fin 2003). La production semble toutefois avoir atteint un plateau au début des années 2000 (3,5 Mb/j en 2004) après s'être développée dans les années 1990 grâce à une politique de modernisation (basée sur des technologies plus performantes), de maintenance des gisements et de l'ouverture à partir de 1982 de l'offshore et à partir de 1985 de l'onshore (sud de la Chine) aux compagnies pétrolières internationales.

A long terme, cette production aura donc tendance à décliner augmentant d'autant les importations. Selon, l'AIE, celles ci pourraient être de 7,9 Mb/j en 2020. Le degré de dépendance externe de la Chine pourrait atteindre 68 % en 2020 contre 40 % actuellement et 74 % en 2030. Mais là encore en fonction des hypothèses faites sur l'évolution de la consommation pétrolière pour le transport des estimations très différentes peuvent être trouvées. Si l'on s'en tient à des scénarios de demande pétrolière élevée, le taux de dépendance pétrolière de la Chine pourrait atteindre 80 % dès 2020, mettant ainsi au premier plan la question de la gestion d'une dépendance pétrolière considérable.

## **II – La concentration des approvisionnements pétroliers chinois et la stratégie de diversification**

Il s'agit aujourd'hui de savoir comment la Chine peut répondre à la croissance plus ou moins irréversible de ses besoins pétroliers compte tenu d'une insertion internationale de plus en plus marquée et une croissance économique importante. La question de la sécurisation des approvisionnements pétroliers au cœur de sa politique énergétique se réfèrent à plusieurs facteurs. Le premier porte sur les conséquences économiques de cette dépendance pétrolière en termes de capacité à financer des importations croissantes ou de l'impact de prix internationaux des hydrocarbures élevés sur la croissance économique et l'inflation. Le deuxième est plus étroitement lié à la disponibilité et à la sécurité de ses approvisionnements pétroliers en raison de leur extrême concentration sur le Moyen-Orient. En 2004, cette zone fournit 45 % de l'approvisionnement chinois contre une moyenne 40 % au niveau mondial. 13,9 % de ses importations proviennent de l'Arabie Saoudite, 13,2 % d'Oman et 10,7 % d'Iran. L'enjeu est donc de diversifier les fournisseurs d'hydrocarbures comme tendrait à le démontrer la baisse de la part du Moyen orient dans les importations pétrolières chinoises (53,6 % en 2000, 49 % en 2002) au profit notamment de la zone Russie-Caspienne, et de l'Afrique de l'Ouest aujourd'hui au deuxième rang des fournisseurs de la Chine.

Cette structure d'importations relativement centrée sur une zone principale - même si elle n'est pas propre à ce pays étant donné la répartition des réserves pétrolières mondiales - est perçue par le gouvernement chinois comme une source de risques en termes de prix mais aussi de disponibilités physiques des approvisionnements étant donné les instabilités politiques et les tensions militaires de cette région (cf. par exemple la guerre en Irak). A cela s'ajoute la question du transport du pétrole et donc des routes d'importations. En 2002, 93% du pétrole importé par la Chine l'a été par mer (dont une toute petite partie par des tankers chinois). En conséquence, 60% de son pétrole transite aujourd'hui par le détroit de Malacca ce qui est considéré par les dirigeants chinois comme étant un facteur de vulnérabilité extrême. En cas de conflit, si ce détroit venait à être occupé militairement (notamment par l'armée américaine) son approvisionnement physique en pétrole pourrait être mis en cause avec des conséquences considérables pour son économie. L'importance accordée à cette question amène les autorités chinoises à multiplier des options d'oléoducs (plus coûteuses) pour éviter ce détroit ; ainsi en est-il du projet d'oléoduc à partir de Myanmar, de celui transitant par l'Inde au travers du Pakistan ou du Bangladesh ou de celui qui passerait par la Thaïlande. Par ailleurs, les voies à partir de l'Asie centrale (Iran, Kazakhstan, Turkménistan) et de la Russie occupent une place particulière comme le démontre la réalisation de l'oléoduc entre le Kazakhstan et la Chine ou celui entre la Russie et la Chine. Dans ce domaine, les décisions du gouvernement chinois ne résultent pas de la seule prise en compte de critères économiques de coût et de rentabilité comme tend à le montrer la réalisation de pipelines dont

la rentabilité est incertaine. Il est évident que les facteurs politiques ou géostratégiques seront intégrés dans la politique retenue.

*- L'accès aux ressources en hydrocarbures : objectif stratégique des compagnies pétrolières chinoises*

En dépit de cette stratégie de diversification des fournisseurs, le Moyen-Orient et tout particulièrement l'Arabie Saoudite resteront les principaux fournisseurs de la Chine. La zone Caspienne –Russie compte tenu de ses réserves peut être un complément mais pas un substitut à cette zone. Dans ces conditions, la diversification des fournisseurs d'énergie n'est pas une stratégie de sécurisation suffisante pour le gouvernement chinois. Ce dernier cherche à développer une politique qui a pour principal enjeu un accès direct aux ressources en hydrocarbures dans les pays producteurs, tout particulièrement au Moyen Orient et à partir de la deuxième moitié des années 1990 dans les trois producteurs du golfe, l'Irak, l'Iran et l'Arabie Saoudite. Les trois principales compagnies pétrolières d'Etat chinoises, la CNPC et SINOPEC pour la production onshore et la CNOOC pour la production offshore, sont l'instrument de cette politique d'investissements directs dans l'amont pétrolier et gazier international qui lui permet de devenir propriétaire d'une part de la production issue des gisements développés et donc de limiter ses importations pétrolières.

La stratégie chinoise d'accès aux ressources en hydrocarbures des pays producteurs emprunte deux grandes voies. La première traditionnelle consiste à participer à l'exploration et au développement de gisements au travers de la signature de contrats avec les pays producteurs (comme par exemple les accords de partage de production). Ces arrangements contractuels permettent aux compagnies pétrolières de participer dans les pays producteurs à l'exploration et au développement de gisements d'hydrocarbures, leur rémunération étant assurée par une partie de la production des gisements exploités. Accédant directement à la production par le biais de ses compagnies pétrolières dont il est l'actionnaire principal, l'Etat chinois peut ainsi « sécuriser » une partie de son approvisionnement. Les nombreux accords de partage de production signés par les compagnies pétrolières chinoises dans des pays producteurs témoignent de la réussite de la première voie de cette stratégie. De nombreuses régions sont concernées aux premiers rangs desquelles celles qui sont d'ores et déjà des fournisseurs majeurs d'hydrocarbures pour la Chine à savoir le Maghreb/ Proche et Moyen-Orient et l'Afrique subsaharienne. A cela s'ajoutent les zones comme la Caspienne (Kazakhstan) et la Russie mais aussi l'Asie/Pacifique, Australie, l'Indonésie et la Thaïlande. Pour mener à bien leurs stratégies d'investissements, les compagnies pétrolières chinoises peuvent s'appuyer sur une diplomatie active de leur pays. Celles-ci s'inscrivent au sein d'accords bilatéraux entre Etats comme le montrent les accords entre la Chine et l'Arabie saoudite et ceux entre la Chine et la Russie.

La deuxième voie, sans doute plus originale mais aussi plus conflictuelle, vise à ce que les compagnies chinoises deviennent actionnaires des compagnies pétrolières des pays producteurs ou des compagnies pétrolières internationales. Ce type de stratégie qui suppose l'acquisition d'actifs a plus de mal à se concrétiser. Les tentatives faites en Russie sur l'entreprise Slavneft puis en 2005 sur l'américain UNOCAL n'ont pas été couronnées de succès. Elles ont été l'objet de fortes oppositions de la part des Etats dont étaient originaires les compagnies concernées. Seul demeure à ce jour le rachat (en 2005) de la compagnie canadienne PetroKazakhstan dont l'essentiel des gisements se trouve au Kazakhstan.

*- Les implications géopolitiques de la stratégie pétrolière chinoise*

En développant de telles stratégies, les intérêts chinois se confrontent à ceux d'un certain nombre de pays et/ou de compagnies pétrolières. Les trois grandes économies de la zone asiatique, Chine, Inde et Japon dépendantes d'un approvisionnement énergétique extérieur pour asseoir leur croissance économique se trouvent de plus en plus en concurrence pour la sécurisation de leur approvisionnement en hydrocarbures comme le montre leurs rivalités concernant les hydrocarbures en provenance de la Russie et de la Caspienne. La question du premier oléoduc russe à destination de l'Asie a mis à jour les intérêts contradictoires de la Chine et du Japon chacun cherchant en priorité à s'assurer un approvisionnement à partir des hydrocarbures de la Sibérie orientale. De la même manière, les compagnies chinoises et japonaises se sont de nombreuses fois trouvées en concurrence pour le développement de l'île de Sakhaline avec des aspects beaucoup plus conflictuels quand il s'agit des explorations pétrolières conduites par Pékin en mer de Chine alors que le Japon revendique la propriété des hydrocarbures de cette zone. S'agissant du développement de gisements d'hydrocarbures, on retrouve ce type de concurrence dans de nombreux pays (exemple de l'Angola et de la Libye). Enfin à plus long terme, on ne peut exclure que compte tenu de ses besoins gaziers la Chine se trouve être en concurrence avec l'Europe pour un approvisionnement qui se ferait à partir de la Russie. Si cette perspective relève pour le moment essentiellement de la rhétorique, on ne peut ignorer que certains schémas de développement des gazoducs de la société gazière russe visent à lier les gisements de Sibérie orientale à son réseau européen ouvrant ainsi la voie à des arbitrages possibles entre les deux marchés d'exportation et ce en fonction des différentiels de prix.

Les « affrontements » essentiellement de type économique issus d'une concurrence « pour l'accès au pétrole » s'accompagnent d'un autre type de tensions plus politiques et plus géostratégiques. Dans sa stratégie d'investissement pour accéder aux ressources en hydrocarbures dans des pays qualifiés de « sensibles » par les Etats-Unis, la politique énergétique chinoise est directement en contradiction avec les intérêts américains. Les controverses relatives aux importants contrats signés par la Chine avec l'Iran et le Soudan pour le développement de gisements d'hydrocarbures illustrent ces « conflits » d'intérêts. Dans ce domaine, ce pays entend privilégier sur toute autre considération sa stratégie de sécurisation de ses approvisionnements pétroliers.

#### **Encadré : Quelques rappels sur le fonctionnement du marché pétrolier mondial**

L'essentiel du pétrole échangé sur le marché mondial s'opère par le biais de contrats bilatéraux (deux parties) généralement établis pour un nombre de cargaisons à fournir sur une base annuelle. Ces contrats sont renouvelables. Dans ces contrats, le prix du pétrole est établi au départ du prix d'un des trois pétroles brut de référence : le pétrole Brent pour les livraisons à l'Europe et à l'Afrique occidentale, le pétrole Dubaï ou Oman pour le Moyen Orient et l'Asie, le pétrole West Texas Intermediate pour la côte ouest des Etats-Unis.

A côté du marché des contrats bilatéraux, s'est développé un marché au comptant (spot) qui représente un tiers du commerce mondial de pétrole brut contre 1 % en 1973. La multiplication des acteurs sur le marché pétrolier mondial a fortement accru la volatilité des prix sur ce marché. Des lors, un certain nombre de marchés à terme ont émergé permettant aux opérateurs de se couvrir contre le risque-prix.

Extrait de Boussena (S), Pauwels (J-P.), Locatelli (C.), Swartenbroekx (C.).- Le défi pétrolier : questions actuelles du pétrole et du gaz.- Vuibert, 2006, p. 207-208.

