

Mossavar-Rahmani, Bijan and Mossavar-Rahmani, Sharmin,  
*The OPEC Natural Gas Dilemma*. Boulder and London,  
Westview Press, Coll. « Westview Special Studies on  
International Economics and Business », 1986, 160 p.

Gabi Jarjour

Volume 18, Number 3, 1987

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/702223ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/702223ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Institut québécois des hautes études internationales

ISSN

0014-2123 (print)

1703-7891 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Jarjour, G. (1987). Review of [Mossavar-Rahmani, Bijan and Mossavar-Rahmani, Sharmin, *The OPEC Natural Gas Dilemma*. Boulder and London, Westview Press, Coll. « Westview Special Studies on International Economics and Business », 1986, 160 p.] *Études internationales*, 18(3), 662–663.  
<https://doi.org/10.7202/702223ar>

## ÉCONOMIE INTERNATIONALE

MOSSAVAR-RAHMANI, Bijan and MOSSAVAR-RAHMANI, Sharmin, *The OPEC Natural Gas Dilemma*. Boulder and London, Westview Press, Coll. « Westview Special Studies on International Economics and Business », 1986, 160p.

Cet ouvrage est un rapport publié par Harvard International Natural Gas Study. Il analyse les perspectives de développement du gaz naturel et le rôle potentiel de l'OPEP dans le commerce international de cette matière première. Le rapport traite les points suivants: l'offre et la demande mondiales de gaz, son prix et, enfin les options futures de l'OPEP quant à son utilisation, tout particulièrement pour le gaz associé.

Concernant tout d'abord l'offre mondiale de gaz, les auteurs notent qu'en 1983, dix pays possédaient 80 % des réserves mondiales de gaz dont cinq étaient membres de l'OPEP (Iran, Qatar, Algérie, U.A.E. et l'Arabie Saoudite). Par contre, à la même époque, les États-Unis et l'URSS contribuaient pour 57 % dans la production mondiale, estimée à 66 milliards de pieds cubes. Enfin, le rapport analyse la demande mondiale à travers trois marchés principaux pour les exportations de gaz de l'OPEP: les États-Unis, l'Europe Occidentale et le Japon.

Le problème du prix du gaz constitue la partie la plus intéressante de l'ouvrage. Par ailleurs, les auteurs nous rappellent les efforts entrepris par l'OPEP pour tenter de définir un prix uniforme pour les exportations de gaz des pays membres, qui fut basé sur l'équivalence calorifique avec le pétrole brut. À ce niveau, plusieurs options furent discutées par l'OPEP; les auteurs ont retenu deux approches:

- Prix du gaz à parité avec les fuels substitués, ce fut le principe d'équivalence C.I.F.
- La seconde basée sur le principe d'équivalence F.O.B.

L'évolution des prix du gaz sur le marché international a connu trois phases: la première phase (1964-1970), celle des prix bas dans un

marché stable, malgré l'augmentation du prix du pétrole; en effet, quand le prix du brut algérien était de \$14,25 par baril soit \$2,54 par million de BTU sur la base calorifique, le prix du gaz du même pays se vendait à \$1,34 par million de BTU. Plus dramatique encore, furent les ventes du gaz iranien à l'URSS: le prix du gaz vendu aux Russes n'était que de \$0,75 par million de BTU tandis que le baril du brut iranien sur la base calorifique s'élevait à \$2,16 par million de BTU.

Cette disparité entre les prix engendra une série de disputes qui caractérisa la seconde phase (1978-1980). La troisième phase fut enfin, la période de révision des contrats par les acheteurs suite à la chute des prix du pétrole.

Cette tentative des pays membres pour fixer le prix de gaz à parité avec le pétrole brut fut abandonnée et ce, pour les raisons suivantes: les acheteurs devant un marché pétrolier en abondance et, une concurrence non négligeable des fuels refusèrent de payer un prix élevé pour cette matière première. De plus, certains pays exportateurs de gaz non-OPEP pratiquèrent des prix plus bas, et pour finir, le déclin du prix du pétrole rendit inutile ce lien de parité.

L'objectif recherché par les auteurs reste avant tout l'analyse du dilemme de l'OPEP: Possédant près du tiers des réserves mondiales de gaz, la hausse du prix du pétrole a rentabilisé le développement du marché international du gaz. Cependant, la chute de la demande pétrolière a plongé ces projets dans une grande incertitude. En effet, l'OPEP dut choisir face à plusieurs options: mettant à part la politique de laisser brûler le gaz en torchère, une première option fut d'utiliser le gaz comme matière première pour la pétrochimie; cette solution parut attrayante pour ces pays, car elle pouvait bénéficier de la valeur ajoutée générée par les exportations du pétrole sous forme de produits pétrochimiques; de plus, elle pouvait se substituer aux importations et enfin donner naissance à une chaîne d'industries dérivées.

Malheureusement, selon le rapport, l'expérience iranienne pour des raisons économiques et conjoncturelles fut un échec. La se-

conde option fut l'utilisation du gaz comme combustible pour des industries lourdes, et des secteurs résidentiels ou commerciaux; il semble par contre, que l'expérience iranienne fut à cet égard réussie.

L'exportation de gaz, troisième solution envisagée, eut deux principaux avantages: d'une part une diversification des exportations et d'autre part, une source non négligeable de devises. Mais le commerce du gaz naturel et tout particulièrement sous forme de LNG demeura non rentable du fait des coûts élevés de liquéfaction et de transport. De plus, les auteurs mettent en avant les expériences iranienne et algérienne, montrant qu'il fallait mener une analyse minutieuse des coûts et donc, de la rentabilité, avant de se lancer dans ce type de projets.

La dernière option concerna le gaz non associé: la solution envisagée fut de ne pas l'extraire, pour le garder sous forme de réserves pour des jours meilleurs.

La conclusion de ce rapport met en évidence, qu'en raison de la situation actuelle du marché pétrolier international, l'économie du commerce du gaz naturel fournit peu d'incitation aux pays membres de l'OPEP, pour développer leurs potentiels de cette matière première vitale.

Gabi JARJOUR

*University of Petroleum and Minerals  
Dhahran, Arabie Saoudite*

TOUSCOZ, J., *Quelle politique énergétique pour l'Europe? Propositions pour une relance*. Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, Coll. « Énergie et Société », 1986, 153p.

Quelle que soit l'évolution actuelle du marché pétrolier international, les grands centres développés sont toujours aux prises avec le problème de la surconsommation énergétique, qui leur a coûté cher en termes de ressources dilapidées et d'emplois perdus. Le phénomène du gaspillage énergétique, si caractéristique de notre modèle de consumma-

tion, se produit aussi en Europe, mais avec moins d'ampleur. Prenons le secteur agricole, fleuron de la Politique communautaire. Compte tenu de traditions d'agriculture anciennes basées sur le jardinage intensif, le recyclage et la présence d'une abondante main-d'oeuvre rurale, une productivité étonnante a été rendue possible. Partout où ces facteurs furent moins présents, comme en Allemagne ou au Royaume-Uni, la tendance paraît plus forte à importer le modèle agro-alimentaire américain. La politique agricole de la CEE, par ailleurs, axée sur le soutien des revenus de la classe paysanne, constitue depuis 1957 un frein puissant à l'hyper-mécanisation des fermes et à l'utilisation massive des engrais chimiques. Le prix de ces produits est sans doute trop élevé pour la majorité des agriculteurs européens. Vue longtemps comme en retard sur l'Amérique, l'agriculture européenne s'avère en définitive beaucoup plus capable de faire face au défi de la Crise de l'énergie parce que justement moins gaspilleuse.

Au chapitre de la Matrice des Transports, les Européens consomment jusqu'à 60 % moins d'énergie que les Nord-Américains. Disons les choses autrement: le secteur américain des transports utilise jusqu'à deux fois plus d'énergie que l'Europe pour chaque dollar qui compose son PIB. On connaît, pour la constater de nos yeux, la part de la voiture particulière dans cet état de fait. En effet, si les Américains consacrent 3,2 % de leur budget familial pour le chauffage, la ventilation et l'éclairage de leur foyer, par rapport à 2,2 % pour les Européens et seulement 1,3 % pour les japonais, le différentiel est plus grand encore pour l'essence: 4,5 % par rapport à 2 % et 0,7 % respectivement. Bien sûr, si le climat est encore ici en cause avec le chauffage et la climatisation des automobiles, si la taille des pays est un facteur important à considérer, le style, la taille, le poids et la technologie des voitures y est aussi pour quelque chose. L'importance du voyage d'affaires en automobile est un trait nord-américain, imité de plus en plus d'ailleurs par les Européens eux-mêmes. La préférence des Nord-Américains pour des véhicules moins économiques et inversement les percées technologiques des