

<http://divergences.be/spip.php?article759>



USA : comment le pétrole a fait éclater la bulle

- Archives - Archives Générales 2006 - 2022 - 2008 - N°12. Mars/march/märz 2008 - International - United States -

Date de mise en ligne : mercredi 12 mars 2008

Copyright © Divergences Revue libertaire en ligne - Tous droits réservés

Traduction et commentaire de [Contre Info](#). Reproduit avec leur aimable autorisation.

Une crise peut en cacher une autre. Parmi les causes qui ont conduit au désastre des subprimes, Michael Klare rappelle le rôle crucial tenu par le coût de l'énergie. Dans une société où les McMansions, l'urbanisme extensif et ses longs trajets en 4x4 gagnés par l'obésité sont consubstantiels au rêve américain, le passage de la facture pétrolière de 45 milliards en 1998 à 400 milliards aujourd'hui a contribué à fragiliser des ménages lourdement endettés.

http://divergences.be/sites/divergences.be/local/cache-vignettes/L400xH299/ville_americaine-247b0.jpg

Banlieue dortoir en Californie

La bulle économique qui a propulsé le cours de la Bourse vers des hauteurs vertigineuses a été alimentée tout autant par un pétrole bon marché que par des emprunts à bon compte (et souvent frauduleux). De la même façon, l'éclatement de cette bulle a été causé autant par la cherté du pétrole que par le niveau record des défaillances des emprunteurs imprévoyants. De fait, le pétrole a joué un rôle critique, bien que peu souligné, dans l'affaiblissement que subit l'économie américaine, et il continuera à peser sur sa prospérité et sa vigueur dans les années à venir.

Cette mégabulle économique est née dans les années 1990 lorsque le pétrole était bon marché et que des milliers de familles des classes moyennes aspiraient à réaliser le « rêve américain » en achetant une maison de trois ou quatre chambres, bâtie sur un terrain convenable, située dans une banlieue coquette et sûre, pourvue de bonnes écoles et d'autres avantages.

Problème. Bien peu de maisons de ce type étaient disponibles à la vente pour un prix abordable à distance raisonnable des grandes villes ou à proximité des transports en commun. Dans la région de Los Angeles, par exemple, le prix de vente médian du bâti est passé de 290 000 dollars en 2002 à 446 000 dollars en 2004. Des hausses semblables ont été observées dans d'autres grandes villes et dans les banlieues traditionnelles les plus recherchées.

Cette situation ne laissait aux acheteurs que deux possibilités aussi peu attrayantes l'une que l'autre. S'endetter au-delà de leur capacité, en empruntant auprès de prêteurs peu scrupuleux, acceptant d'ignorer leur situation financière tendue (c'est-à-dire leur évaluation subprime), ou acheter des maisons moins onéreuses situées [loin](#) de leur lieu de travail, entraînant de longs déplacements, tout en espérant que le prix du pétrole resterait relativement faible. De nombreux primo-acheteurs ont dû subir les deux inconvénients : ils ont souscrit des emprunts très lourds pour des maisons éloignées de leur lieu de travail.

Cela a eu pour résultat de provoquer l'urbanisation des grandes banlieues, le long des autoroutes qui ceignent les grandes villes américaines et au bord des routes secondaires nouvellement tracées dans les campagnes éloignées. Dans certains cas, ces nouveaux propriétaires se sont retrouvés à 20, 30, voire 40 kilomètres ou plus des centres-villes, là où existent leurs seules chances de trouver un emploi. Les données publiées par l'US Census Bureau en 2004 montrent que pratiquement toutes les zones ayant connu la croissance la plus rapide - 10 % ou plus - sont situées dans les grandes banlieues, comme le comté de Loudoun, en Virginie, à 20 km de Washington DC, ou le comté Henry, en Géorgie, à 20 km d'Atlanta.

Dans le même temps, le pétrole bon marché et l'évolution du goût des consommateurs, aidée en cela par d'incessantes campagnes publicitaires, ont conduit de nombreux Américains à échanger leurs petits véhicules légers pour de gros 4x4 ou des pick-up, avec évidemment pour résultat une augmentation significative de leur

consommation de carburant. Selon le département de l'Énergie, la consommation de pétrole est passée d'une moyenne de 17 millions de barils par jours en 1990 à 21 millions en 2004, soit une augmentation de 24 %, dont la majeure partie a été brûlée lors de déplacements sur les routes américaines.

Les jours heureux des grandes banlieues

En 1998, lorsque la bulle est apparue, le baril de pétrole brut coûtait près de 11 dollars et les États-Unis produisaient la moitié de leur consommation. Ce fut la dernière année où les fondamentaux ont été aussi favorables. La dépendance de l'Amérique aux importations a dépassé la barrière des 50 % cette même année et continue à s'élever depuis lors, tandis que le prix des barils importés a atteint un record historique de 100 dollars le 2 janvier.

C'est lorsque cette hausse soutenue des prix, combinée à une dépendance accrue aux importations de pétrole, s'est fait ressentir dans le nouveau paysage urbain des grandes banlieues que la bulle a commencé à vaciller. Pour commencer, cela a eu pour effet d'augmenter la facture en dollars requise pour régler ces barils de brut, avec pour conséquence l'aggravation du déficit du commerce extérieur.

Observons ceci : en 1998, les États-Unis dépensaient approximativement 45 milliards de dollars pour leurs importations de pétrole. En 2007, cette facture atteint vraisemblablement 400 milliards ou plus. C'est le plus grand poste de dépense contribuant au déficit de la balance commerciale, et cela représente un transfert de richesse substantiel en direction des pays producteurs de pétrole. Ce qui a eu pour effet d'affaiblir le cours du dollar par rapport aux autres devises, particulièrement l'euro et le yen, amplifiant le coût des importations et alimentant l'inflation aux États-Unis.

Dans le même temps, deux développements cruciaux ont contribué à la montée des cours : une augmentation considérable de la demande, conséquence de l'émergence de la Chine et de l'Inde comme nations consommatrices majeures, et un ralentissement marqué dans l'expansion de l'offre mondiale, principalement due à l'absence de nouvelles découvertes et à l'instabilité chronique des zones clés de productions. Cela a eu pour résultat de mettre en concurrence avec la nouvelle classe moyenne chinoise et indienne les consommateurs américains, y compris ces banlieusards effectuant de longs trajets quotidiens dans leurs 4x4 si gourmands pour rejoindre leurs maisons aux emprunts si coûteux. Dès lors, dans ce système, quelque chose allait céder.

Face à la facture du pétrole importé continuant à grimper, au cours du dollar à la baisse et aux pressions inflationnistes persistantes, les banquiers centraux américains ont répondu de manière classique en relevant les taux d'intérêt. Ce qui a évidemment entraîné un renchérissement des mensualités des propriétaires remboursant un emprunt à taux variable. Pour de nombreuses familles déjà dans une situation tendue à l'extrême, ce fut le coup de grâce. Acculés à la faillite, ils ont déclenché la crise des subprimes, et crevé la bulle.

L'économie aurait peut-être pu s'en sortir si cette crise n'avait été accompagnée par un baril à 100 dollars. En décembre dernier, les consommateurs ont [réduit](#) leurs dépenses non essentielles. La période d'achat précédant les fêtes de fin d'année a été la plus décevante depuis pour le commerce de détail depuis 2001. Lorsqu'on leur a posé la question, ils ont été nombreux à répondre que le prix élevé du carburant et du fioul domestique les avait contraints à économiser sur les cadeaux de Noël, les vacances d'hiver et leurs petits caprices. « Si le prix de l'essence monte, cela signifie qu'il y a moins d'argent à dépenser pour tout le reste », constate David Greenlaw, analyste chez Morgan Stanley.

Le prix élevé de l'essence était également porteur de mauvaises nouvelles pour un autre pilier de l'économie américaine : l'industrie automobile. Alors que les constructeurs japonais s'affairaient à produire des véhicules

hybrides et de petites automobiles économes en carburant, Detroit s'entêtait dans son modèle devenu obsolète de production de gros 4x4 et de pick-up, qui étaient sa principale source de profits dans les années récentes. Lorsque le prix du pétrole a atteint des sommets, les Américains, comme on pouvait le prévoir, se sont détournés des véhicules gros consommateurs, signant ainsi [l'arrêt de mort](#) immédiat d'une industrie imprévoyante. En 1999, Ford a vendu plus de 428 000 exemplaires de son 4x4 milieu de gamme Explorer. Pour les onze premiers mois de 2007, ce nombre n'est que de 126 930, et novembre a été l'un des pires mois pour les constructeurs. Bien évidemment, une industrie automobile sur le déclin entraînera à sa suite une réduction d'activité, si ce n'est un désastre, chez ses sous-traitants.

Crever la bulle

Vint ensuite ce 2 janvier. Bien que les cours du brut soient rapidement redescendus en dessous de 100 dollars sur le Nymex, le [mal](#) était fait. Le cours des actions à la Bourse de New York a plongé, subissant les plus fortes pertes depuis 1983. Dans le même temps, l'or a atteint son plus haut, traduisant à coup sûr l'anxiété éprouvée dans le monde en ce qui concerne la vigueur de l'économie américaine.

Depuis lors, la panique a touché les principales places financières mondiales. Il a fallu une décision de la Fed d'abaisser son taux directeur de 0,75 %, prise en urgence avant l'ouverture des marchés, pour prévenir un dérapage catastrophique des cours. De nombreux analystes pensent désormais qu'une récession est inévitable, peut-être longue et douloureuse. Quelques uns parlent même de « dépression ».

Quoi qu'il en soit, l'économie américaine sortira de cette crise significativement affaiblie, largement à cause de sa dépendance inévitable aux importations pétrolières. Durant la dernière décennie, ce pays a gaspillé approximativement 1 500 milliards de dollars en importation de pétrole, dont la majeure partie a été déversée dans les réservoirs de véhicules au rendement énergétique absurdement inefficace, qui transportaient leurs passagers sur les longs trajets quotidiens les menant de leurs lointaines banlieues à leur travail au centre des villes.

Aujourd'hui, une bonne part de cet argent se retrouve dans les [fonds souverains d'investissement](#). Les Américains devraient s'habituer à cette appellation. Elle désigne les agences gouvernementales, comme la Kowait Investment Authority et l'Abu Dhabi Investment Authority, qui contrôlent ces monceaux de richesse. Ces fonds détiennent des actifs pour un montant de 3 000 milliards, et avec le flot des pétrodollars qui continue de se déverser chaque jour dans les États producteurs, on s'attend à ce qu'ils gèrent 12 000 milliards en 2015.

Que font ces fonds souverains de cette masse d'argent ? D'abord, ils [achètent](#) les meilleurs actifs américains à des prix défiant toute concurrence. Durant ces derniers mois, les fonds souverains du golfe Persique ont pris des participations importantes dans nombre de grandes firmes américaines, leur donnant un droit de regard sur la gestion future de ces entreprises. La Kowait Investment Authority a récemment acquis une participation dans la Citigroup pour 12 milliards et une autre de 6,5 milliards dans Merrill Lynch. Le fonds d'Abu Dhabi a investi 7,5 milliards dans Citigroup et la société Mudabala Development a acquis une participation de 1,5 milliard dans le groupe Carlyle.

Ces acquisitions ne sont qu'une petite partie d'un transfert massif et irréversible de richesse, à partir des États-Unis en direction des États pétroliers du Moyen-Orient et de la Russie, elle aussi richement dotée en pétrole. Ces pays, note le FMI, ont reçu 750 milliards en 2007, et ce montant devrait encore croître durant les années à venir. Ce que cela signifie, c'est non seulement la poursuite de l'affaiblissement de l'économie américaine, mais un déclin parallèle de son poids politique sur la scène mondiale.

Rien n'illustre mieux la nature de la dépendance américaine au pétrole importé que l'humiliante prestation du

président Bush à Riyad. Il y a littéralement [imploré](#) le roi Abdallah d'augmenter sa production de pétrole brut afin que le prix baisse. « Mon message à Sa Majesté, c'est que, lorsque les consommateurs ont moins de pouvoir d'achat à cause du prix du pétrole, en d'autres termes, lorsque cela affecte leurs familles, cela peut causer un ralentissement de l'économie », a-t-il alors déclaré en réponse à une question posée avant son audience avec le roi. « Si l'économie se ralentit, il y aura moins de barils de pétrole [saoudiens] achetés. »

Nul besoin de dire que le dirigeant saoudien a ignoré cette menace implicite, où le pathétique le disputait au ridicule. Les Saoudiens, a [précisé](#) le ministre du Pétrole, Ali Al Naimi, n'augmenteront leur production que si « le marché le justifie ». Disant cela, les Saoudiens ont exprimé clairement ce que le monde entier sait désormais. Que ceux qui souffrent « d'addiction pétrolière », selon le mot du président Bush, sont désormais contraints de faire des courbettes devant la petite minorité capable de fournir la dose requise.

Michael Klare est l'auteur de Resource Wars et de Blood and Oil. Il est professeur au Hampshire College où il enseigne sur les questions de sécurité mondiale et de la paix. Son dernier ouvrage, Rising Powers, Shrinking Planet : The New Geopolitic of Energy, paraîtra en avril prochain.

Contre Info : commentaire

Les soubresauts que traverse l'économie américaine ne sauraient nous laisser indifférents compte tenu du poids de celle-ci dans l'économie-monde.

Mais cette société est aussi le miroir grossissant où se décèlent les tendances lourdes qui travaillent le monde développé. L'urbanisme français n'est certes pas comparable à celui de la Californie, pourtant on retrouve dans la région parisienne des situations très semblables à celles décrites par Klare.

Une étude de la Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France montre qu'ici aussi les ménages aux revenus modestes et les jeunes couples sont contraints à un arbitrage souvent défavorable entre le coût du bâti et le transport :

Au cours de la dernière décennie, les ménages en Ile-de-France, poussés par les contraintes budgétaires et l'espoir d'améliorer leur cadre de vie, ont déplacé leur demande en accession à la propriété de la zone centrale vers la zone périphérique.

Ce comportement est bien traduit par l'observation des caractéristiques socio-économiques des ménages accédants qui se modifient à mesure que l'on s'éloigne de la zone centrale. La taille du ménage, la surface du logement augmentent, tandis que le revenu diminue.

Si la part des revenus consacrés au logement (le taux d'effort) reste sensiblement identique d'une zone à l'autre, en revanche... la part du budget consacré au transport passe de 7 % à Paris à près de 30 % dans les zones résidentielles les moins chères.

Les tableaux qui suivent datent de 1998. Mais il est évidemment fort peu probable que la situation se soit améliorée depuis.

http://divergences.be/sites/divergences.be/local/cache-vignettes/L400xH144/sub_1-e3b89.jpg

http://divergences.be/sites/divergences.be/local/cache-vignettes/L399xH400/sub_2-569b3.jpg

http://divergences.be/sites/divergences.be/local/cache-vignettes/L400xH1111/sub_3-2a335.jpg

Source : Direction régionale de l'équipement Ile-de-France.

Le poids sociologique de ces régions d'habitat dispersé, à l'écart des services publics et des infrastructures de transport, et qui subissent de ce fait une ponction considérable dans leurs revenus, ne saurait être sous-estimé.

En mai dernier, le géographe Christophe Guilluy [déclarait](#) :

« Les zones périurbaines pèsent démographiquement plus que la ville centre alors que les discours abordent peu leurs problèmes.

» Les salariés du privé à petits revenus sont surreprésentés dans ces zones alors que les cadres et les salariés du public y sont plus rares.

» Y vivent donc des gens au salaire bloqué, recevant de plein fouet la dégradation des conditions de travail, la hausse de l'essence - la voiture y est le principal moyen de transport - et qui sont davantage susceptibles de connaître le chômage et la précarité. »

La nécessaire réorientation de nos économies vers des énergies non polluantes se doit de prendre en compte cette réalité. Les projets de taxe carbone auraient pour effet de fragiliser encore plus ces ménages aux revenus modestes et ne peuvent en aucun cas constituer une solution acceptable en l'état.