



ETUDE DE PREVISION A CINQ ANS :
LA SITUATION VA EMPIRER



La tension quantitative sur le marché européen : l'étude de prévision de l'UFC-Que Choisir

1. L'objet de l'étude : examiner l'argument principal des groupes pétroliers

Sur la question du distillat moyen, les groupes pétroliers sont plutôt enclins à reconnaître le problème actuel. Par contre, ils estiment que la tension quantitative et son impact sur la marge de raffinage vont connaître une nette détente d'ici quelques années. La surchauffe du marché du distillat moyen, intervenu à partir de 2004-2005, ne serait donc que ponctuelle.

Pour justifier ce point de vue, les pétroliers avancent deux arguments. D'une part, certains affirment que le secteur du raffinage est en train d'investir, notamment dans les capacités de conversion, ce qui va accroître l'offre potentielle de distillat moyen. Par ailleurs, certains groupes pétroliers, tels que Total, estiment que la très nette augmentation du prix ainsi que les réformes à visée écologique vont entraîner une diminution générale de la consommation de pétrole et, spécifiquement, une diminution de la consommation de distillat moyen. Au final, la tension quantitative va se réduire parce que les capacités augmentent et la demande baisse.

Nous avons voulu vérifier cette affirmation récurrente des pétroliers en établissant nos propres prévisions.

2. La méthodologie de l'étude et les résultats intermédiaires

Ce travail implique d'effectuer une prévision sur les capacités de raffinage pour le distillat moyen et une autre prévision pour la demande de distillat moyen en Europe.

L'aire géographique retenue est l'Europe hors Russie. Il est en effet reconnu par les experts que les anciens pays de l'Est sont depuis assez longtemps intégrés au marché du raffinage européen. La Russie est par contre exclue car son marché et son activité de raffinage sont « à cheval » entre l'Europe, l'Asie et le Moyen Orient.

- La prévision sur les capacités à partir du référentiel *Oil and Gas Journal*

Pour établir de façon rigoureuse les prévisions sur l'évolution des capacités de raffinage en Europe, nous nous sommes appuyés sur un document de référence dans la profession : le « *World construction update* » établi chaque année par la revue *Oil and Gas Journal*.

Précisons sur ce point qu'il faut quatre à six ans pour construire une capacité de raffinage. Dès lors, en recensant les projets lancés, il est aisé de connaître de façon très fiable ce que seront les capacités de raffinage dans quatre ans et de façon assez fiable à l'horizon de 6 ans.

L'intérêt du *World Construction Update* est justement de proposer ce recensement et qui plus est de façon très précise. Il donne année par année, pays par pays, les capacités nouvelles de raffinage qui seront opérationnelles. Qui plus est les capacités nouvelles sont renseignées par type de technologie (distillation atmosphérique, conversion, etc.).

La reprise de ces données permet ainsi d'avoir un état des lieux des capacités de raffinage par technologie pour les années à venir. Il nous semble que ce chiffrage est moins une prévision à caractère aléatoire qu'une projection mécanique des projets en cours. Sa fiabilité est donc très importante.

Le résultat de cette première opération est synthétisé dans le tableau ci-dessous. La première ligne désigne la capacité de distillation atmosphérique qui, on le voit, n'évolue quasiment pas (+ 0,8 % entre 2007 et 2012).



Les quatre dernières lignes désignent les principaux procédés de conversion, segment crucial du point de vue de la tension quantitative. Nous constatons, sur ces quatre segments, que la capacité totale augmente de 1,15 % entre 2007 et 2012, ce qui est loin d'être significatif.

EVOLUTION PREVISIONNELLE DES CAPACITES DE RAFFINAGE EN EUROPE (2007-2012)

Type	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Distillation atmosphérique	17 237 011	17 237 011	17 287 011	17 332 011	17 377 011	17 377 011
Distillation sous vide						
Cokéfaction	430 940	440 940	450 940	450 940	450 940	450 940
Craquage thermique	1 672 038	1 672 038	1 672 038	1 672 038	1 672 038	1 672 038
Craquage catalytique	2 631 756	2 631 756	2 631 756	2 631 756	2 631 756	2 631 756
Reformage catalytique	2 534 338	2 551 663	2 551 663	2 551 663	2 551 663	2 551 663
Hydrocraquage	1 257 111	1 283 651	1 285 651	1 310 151	1 332 651	1 332 651

Source : UFC-Que Choisir, d'après données Oil and Gas Journal

Le précédent tableau expose l'évolution des capacités de raffinage globales, mais il est nécessaire de parvenir à isoler un prévisionnel de capacité spécifique sur le distillat moyen.

Pour ce faire, nous considérons les capacités par technologie que nous avons obtenues et nous appliquons les rendements techniques par coupe afférents à chacune de ces technologies (soit pour chaque technologie la proportion de coupe lourde, moyenne et légère).

Cette deuxième opération est sensiblement plus aléatoire que la première. Nous avons en effet appliqué les rendements techniques usuellement décrits par la littérature professionnelle, à savoir les manuels publiés par l'éditeur spécialisé Technip. Il va de soi que certaines raffineries peuvent présenter des rendements un peu différents des normes professionnelles usuelles. Surtout, les capacités en cours de construction devraient bénéficier d'améliorations technologiques qui modifient les rendements.

Il reste que cette approximation, que nous reconnaissons bien volontiers, n'est que marginale et ne peut influencer sur les grands équilibres du secteur. Nous reprenons d'ailleurs sur ce point un argument des pétroliers qui consiste à dire qu'ils n'ont pas la possibilité de modifier de façon substantielle les rendements techniques pour faire face au déséquilibre de demande sur le distillat moyen.

Cet outil nous a donc permis de construire un prévisionnel de capacité de raffinage produisant du distillat moyen sur cinq ans pour l'Europe. Nous estimons que ce prévisionnel est d'une grande fiabilité.

Le tableau ci-dessous, expose ces résultats. Il apparaît que la capacité de raffinage européenne pour le distillat moyen n'augmente que de 1,05 % entre 2007 et 2012, ce qui est loin d'être significatif.



EVOLUTION DES CAPACITES DE RAFFINAGE EUROPEENNE POUR LE DISTILLAT MOYEN (2007-2012)

Production théorique (barils / j)

Type	2007	2 008	2009	2010	2011	2012
Distillation atmosphérique	6 032 954	6 032 954	6 050 454	6 066 204	6 081 954	6 081 954
Distillation sous vide	0	0	0	0	0	0
Cokéfaction	206 851	211 651	216 451	216 451	216 451	216 451
Craquage thermique	685 536	685 536	685 536	685 536	685 536	685 536
Craquage catalytique	1 079 020	1 079 020	1 079 020	1 079 020	1 079 020	1 079 020
Reformage catalytique	0	0	0	0	0	0
Hydrocraquage	515 416	526 297	527 117	537 162	546 387	546 387
Total	8 519 776	8 535 458	8 558 578	8 584 373	8 609 348	8 609 348

Source : UFC-Que Choisir, d'après Oil and Gas Journal

Une dernière opération est nécessaire et concerne l'offre d'agrocarburant. En effet, pour l'Europe, l'agrocarburant se développe principalement sous la forme de biodiesel. De fait, le biodiesel, substitut au diesel fossile, est une composante de l'offre de distillat moyen et vient donc quelque peu relativiser la tension quantitative sur le marché du distillat moyen.

Il est aujourd'hui très difficile de proposer un prévisionnel sur les agrocarburants car leur pertinence écologique et économique est désormais très contestée. Dès lors, il est possible que les objectifs d'incorporation, ainsi que le cadre réglementaire et fiscal, évolue dans un sens défavorable, voire très défavorable, qui rendrait négligeable l'apport d'agrocarburant sur le vaste marché européen du distillat moyen. Cette prévision est d'autant plus difficile à effectuer que chaque état membre adoptera peut être des objectifs de soutien très divergents.

Nous allons donc considérer sur ce point deux scénarios. Le premier suppose un développement substantiel des agrocarburants et conforme aux objectifs que l'Union européenne avait énoncés avant la vague de nette remise en cause de ces substituts. Il s'agit du scénario retenu par l'Union française des industries pétrolières (Ufip) dans son prévisionnel (cf. tableau ci-dessous). Celui-ci envisage que l'offre de biodiesel passe de 8 à 17 millions de tonnes par an entre 2007 et 2012.

PRODUCTION DE BIODIESEL EN EUROPE (SCENARIO UFIP)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
En millions de tonnes par an	8 000	10 000	12 000	14 000	16 000	17 000

Précisons que, pour l'année 2012, notre prévision fera état d'une demande de distillat moyen très proche de 400 millions de tonnes. Dès lors, même sous ce scénario très optimiste, les 17 millions de tonnes d'agrocarburant ne représenteraient que 4 % de la demande à couvrir.

Le second scénario consiste à ne pas considérer d'apport agrocarburant dans la mesure où aujourd'hui les tonnages sont très faibles, et parce que le contexte politique devrait peut être induire une stagnation ou un déclin de ce produit.



Nous accorderons une préférence pour ce second scénario et ce par principe de prudence envers les consommateurs. En effet, la fonction essentielle de ce prévisionnel est d'évaluer la tension quantitative pour déterminer comment va évoluer la marge de raffinage et comment va évoluer le prix payé par les consommateurs. Cette évaluation aura une influence sur notre position et sur le type de mesures que nous pourrions demander.

Dans ce contexte, il nous semble imprudent de compter sur une montée en puissance des agrocarburants pour venir amoindrir la tension quantitative et donc l'inflation à laquelle fera face le consommateur.

- La prévision sur la demande européenne de distillat moyen

La prévision de la demande européenne de distillats moyens est un exercice nettement plus aléatoire que celle relative aux capacités de raffinage. Elle dépend principalement de l'évolution de la diésélisation du parc automobile en Europe, des distances parcourues, des rendements moteur des voitures diesel, de l'évolution de la consommation de fioul domestique ainsi que celles du trafic aérien et du transport routier de marchandises !

EVOLUTION DE LA DEMANDE DE DISTILLATS MOYENS EN EUROPE (Mt/AN)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
332 939	332 040	340 617	340 876	340 633	352 392	350 137	361 956	368 816	373 908	370 481

Sur ce point, nous ne prétendons pas proposer une prévision d'une grande fiabilité scientifique. Nous visons à retenir le scénario qui paraît le plus crédible.

Nous avons ainsi retenu deux méthodes de prévision qui, au final, donnent des résultats très convergents. La première consiste à simplement reprendre le scénario avancé par l'Agence internationale de l'énergie. La deuxième méthode consiste à calculer le scénario dit tendanciel qui s'appuie sur la tendance purement statistique de ces dernières années. Nous intégrons dans notre calcul historique les années 2004, 2005 et 2006 qui ont été marquées par une forte hausse du prix des produits pétroliers et par un tassement de la demande de distillat moyen. Notre calcul se situe donc bien dans le paradigme de ce troisième choc pétrolier.

PROJECTIONS DE CONSOMMATION DE DISTILLATS MOYENS EN EUROPE (Mt/AN)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Evolution 2007/2012
Scénario tendanciel	377 139	381 471	385 803	390 135	394 467	398 799	+ 5,7 %
Scénario agence inter. Energie	376 099	381 951	388 035	394 348	400 888	407 654	+ 8,3 %

Au final, ces deux scénarios sont très proches, la prévision de l'Agence internationale de l'énergie, qui envisage une hausse de 8,4 % sur 5 ans, étant même légèrement plus haussière que le scénario tendanciel qui prévoit une hausse de la demande de 5,7 % sur 5 ans.

Le lecteur sera peut être surpris de constater une prévision haussière même si la hausse est très relative. La période récente est en effet marquée par une flambée du prix, une baisse incontestable de la consommation de fioul, un début de baisse de la consommation de carburant, une maturité de la diésélisation du parc en France et, enfin, un éventuel tassement du trafic aérien. Ces faits plaideraient plutôt pour une stagnation voire une baisse de la consommation de distillat moyen.

Plusieurs éléments qualitatifs permettent cependant d'explicitier ce scénario légèrement haussier.



Premièrement, signalons que nous raisonnons à l'échelle européenne et non à l'échelle française. Or, si le marché français semble connaître un début de retournement à la baisse de la demande, cela est beaucoup moins clair pour d'autres pays européens. La France est ainsi l'un des rares pays à avoir récemment connu une baisse de la consommation d'énergie pour les transports (-3,5 % entre 2000 et 2005) alors que la plupart des grands pays européens ont continué à connaître une légère hausse (+ 4,4 % entre 2000 et 2005 pour l'Union européenne à 15).

Ce propos s'applique notamment aux pays de l'est qui, par simple phénomène de rattrapage, devraient continuer à connaître une hausse notable de la consommation des produits pétroliers.

Deuxièmement, il faut évidemment préciser que nous traitons ici, non de la demande totale de pétrole, mais de celle de distillat moyen. La variable clé qui, en outre, pèse le plus lourd quantitativement, reste alors la consommation de diesel.

Même si le prix du diesel rejoint celui de l'essence et même si son avantage fiscal, qui est important en France, n'existe pas dans tous les pays d'Europe, celui-ci garde pour avantage indéniable d'être plus économe en carburant. Pour cette raison, il est probable que la flambée du prix du pétrole entraîne une baisse globale de la consommation de carburant, mais une baisse qui masque une très nette diminution pour l'essence et une hausse relative pour le diesel.

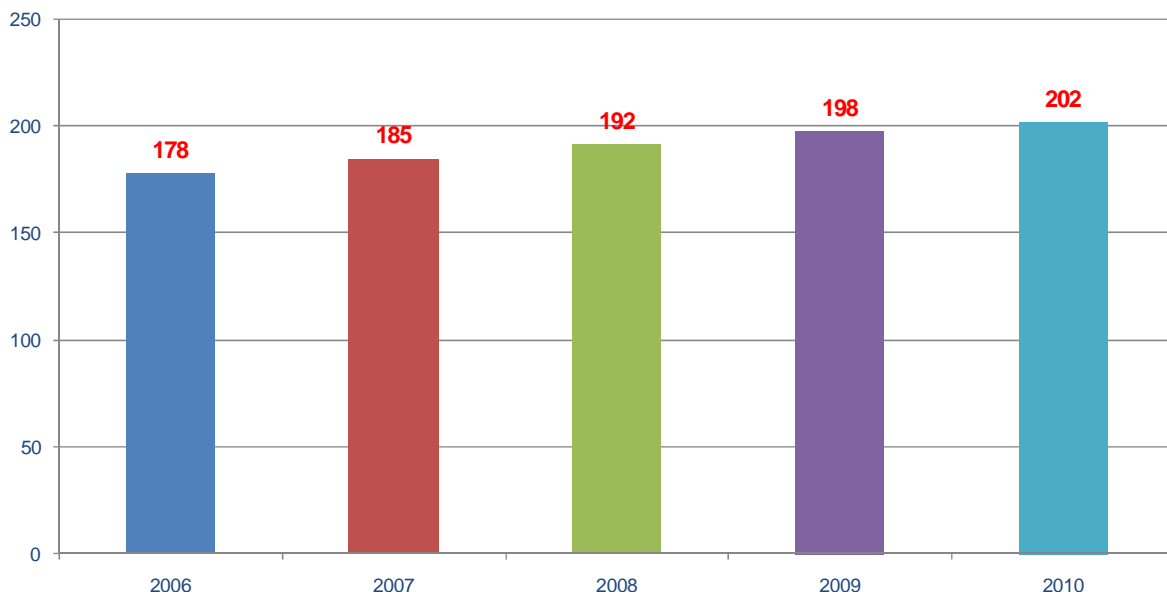
Notamment, certains pays présentent un part de diésélisation encore peu importante où le potentiel de croissance est donc substantiel : en 2005 le taux était de 29 % pour la Grande Bretagne et de 43 % pour l'Allemagne contre 70 % pour la France. Enfin, même dans la nation reine du diesel, la France, il est probable que la tendance à la diésélisation s'accroît.

En effet, la mesure de bonus malus écologique attribue de fait l'essentiel des bonus aux petites voitures diesel ce qui devrait tendre à accroître leur part de marché.

Troisièmement, il faut noter que, si le prix semble avoir un impact sur les usages domestiques, la consommation de carburant du transport routier, exclusivement tournée vers le diesel, continue encore de croître. Rien ne dit aujourd'hui que cette tendance lourde des vingt dernières années va connaître un retournement.

Le graphique ci-dessous, montre par exemple une prévision de l'Ufip qui considère que la demande européenne de diesel va continuer de croître ces prochaines années.

EVOLUTION DE LA DEMANDE DE GAZOLE EN EUROPE (MT/AN)



Source : UFIP



3. Le résultat final : une hausse inquiétante de la tension quantitative sur le distillat moyen

Nous proposons deux présentations des résultats finaux qui visent à prévoir l'évolution de la tension quantitative sur ce marché. La première est une présentation « réaliste » qui suppose un taux d'utilisation maximal des raffineries de 85 % et qui mesure donc les volumes que l'Europe devra importer. La deuxième présentation se veut plus théorique au sens où elle prévoit le taux d'utilisation que les raffineries européennes devraient adopter pour satisfaire à elles seules leur marché.

- La présentation réaliste : une dépendance croissante envers l'import

Nous mettons en comparaison, d'une part, la demande de distillat moyen selon le scénario tendanciel (qui est le moins haussier de nos deux scénarios) et, d'autre part, le prévisionnel de production de distillat moyen des raffineries européennes avec un taux d'utilisation de 85 %, que nous avons considéré comme maximal. Nous appliquons aussi deux scénarios, l'un avec un apport d'agrocarburant, l'autre sans apport d'agrocarburant.

Le différentiel mesure donc le besoin d'importation de l'Europe sur ce produit et constitue le meilleur indicateur de tension quantitative.

Le premier différentiel, qui ne considère pas d'apport agrocarburant, tend à s'accroître au fil des années. Le déficit de 2012, de près de 40 millions de tonnes, est presque le double de celui de 2007. Le deuxième différentiel considère de façon optimiste un apport d'agrocarburant. Le différentiel est moins élevé que dans le premier cas mais il connaît toujours une augmentation (+ 63 % entre 2007 et 2012).

PREVISIONNEL UFC-QUE CHOISIR SUR LES BESOINS D'IMPORT DE L'EUROPE EN DISTILLAT MOYEN AVEC TAUX D'UTILISATION DU RAFFINAGE A 85 %

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Demande						
Scénario tendanciel	377 139	381 471	385 803	390 135	394 467	398 799
Production européenne						
Taux d'utilisation à 85 %	355 135	355 788	356 752	357 827	358 868	358 868
Différentiel 1						
Consommation production	22 004	25 683	29 051	32 308	35 599	39 931
Apport agrocarburant (selon UFIP)	8 000	10 000	12 000	14 000	16 000	17 000
Différentiel 2						
consommation - production	14 004	15 683	17 051	18 308	19 599	22 931

Il faut noter qu'à ce jour il est bien difficile d'attribuer précisément un niveau de marge de raffinage pour un niveau donné de tension quantitative. Ce qui compte dans ces résultats c'est la tendance. Dans tous les cas de figure, la tension quantitative s'accroît. Ainsi, ce résultat indique que la marge de raffinage sur les produits de distillat moyen (le diesel notamment) va augmenter et qu'elle sera plus volatile encore.

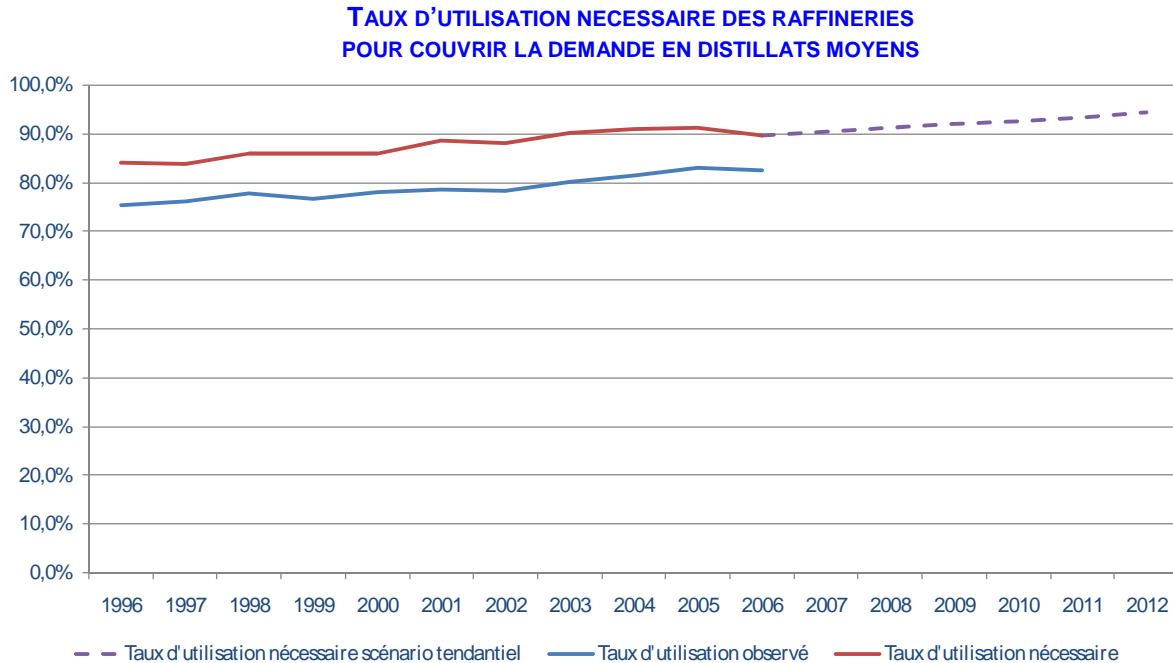
- La présentation théorique : vers un taux d'utilisation de 95 %

Le graphique ci-après montre un résultat plus théorique que le premier, à savoir le taux d'utilisation que les raffineries européennes devraient adopter pour couvrir intégralement leur marché. Ce résultat est exposé par la courbe rouge. La courbe bleue montre le taux d'utilisation effectif qui a été pratiqué jusqu'en 2006 pour le distillat moyen.

De 1996 à 2006, le taux d'utilisation nécessaire pour approvisionner tout le marché européen en distillat moyen est passé de 82 à 90 %. La courbe bleue montre que ce taux a en réalité été inférieur (78 % en 1996, 82 % en 2006), le reste de la demande ayant été approvisionné par le recours aux importations.



Notre calcul prévisionnel est exposé par la courbe en pointillés. Il montre que le taux d'utilisation nécessaire théorique pour couvrir le marché va continuer de croître pour se situer à près de 95 % en 2012 ! Ce taux d'utilisation est bien sûr impossible à atteindre et témoigne que la situation de surchauffe devrait s'aggraver.



Source : UFC-Que Choisir

Pour conclure, selon notre prévision, la tension quantitative sur le marché du distillat moyen va continuer de croître faute d'augmentation adéquate des capacités de raffinage.

Par conséquent, nous estimons que la marge de raffinage payée par le consommateur sur le diesel devrait continuer de croître et fera l'objet d'une plus grande volatilité.

De la même façon, les raffineurs devront toujours privilégier un approvisionnement en baril de brut léger et ces bruts légers feront probablement l'objet d'une différence de prix croissante avec les barils de brut lourd.