



Comme nous le disions dans notre lettre mensuelle de décembre <http://aymericdevillaret.wordpress.com/peak-oil-baril-eleve-une-necessite-pour-preparer-lavenir/>, la théorie du *Peak Oil* a fait couler beaucoup d'encre quand les cours du pétrole ont commencé en 2005 à monter suite à l'accélération de la demande chinoise. Il s'agissait d'un *Peak Oil* lié à un manque d'offre. Notre conclusion était : « **Peak Oil** »/Baril élevé : une **nécessité pour préparer l'avenir**

Or, alors que la plupart des observateurs parlent de ce *Peak Oil* lié à l'offre, certains mettent en opposition, la théorie d'un *Peak Oil* lié à la demande....

En effet, il apparaît que :

- 1) La demande de pétrole en provenance des pays de l'OCDE baisse sous l'impact de l'amélioration technologique et d'un effort de substitution vers d'autres sources meilleures pour l'environnement et/ou moins chères.
- 2) La demande de pétrole en provenance des pays non-OCDE continue à être élevée (du fait de leur forte croissance économique en Asie et plus particulièrement en Chine) mais est moindre qu'elle ne l'était au début des années 2000.

Comme pour les pays de l'OCDE, il y a une substitution, mais en partant d'économies moins développées - l'économie industrielle (plus consommatrice d'énergie) y étant moins avancée-. De ce fait, dans les pays non-OCDE, la croissance de la demande de pétrole (liée au développement de l'industrie) dépasse la baisse liée aux substitutions.

Certains (économistes et sociétés pétrolières) prévoient même un pic de demande dans environ 20 ans. Il serait déraisonnable de dire que cela n'est pas possible et donc il faut être prêt à s'y préparer.

Des conséquences d'un *peak oil* de la demande...

60% de l'utilisation du pétrole dans le monde l'est dans le transport (avec un % plus élevé aux Etats-Unis) mais avec une part non transport plus vulnérable que ne l'est celle du transport à une substitution par le gaz naturel. Ce degré de substitution dépendra du *spread* de prix entre celui du pétrole et celui du gaz naturel et surtout de sa pérennité, d'où l'importance à venir du gaz de schiste. **Il nous semble donc que l'on devrait assister à une certaine harmonisation des prix du baril avec ceux du gaz** (corrigés des coûts de transport) alors que jusqu'à maintenant il n'y avait pas de corrélation.

Les cours du baril vont-ils s'effondrer ?

A cette question, nous répondrons que même si une partie de la demande de pétrolière est substituée par des énergies moins chères....moins polluantes..., il faut raison garder car :

- 1) Il faudra garder du pétrole pour la partie de transport non substituable
- 2) Les pays non OCDE vont encore voir pour un certain temps leur demande en brut progresser
- 3) Le *peak oil* de l'offre n'en disparaît pas pour autant avec en conséquence **la nécessité d'un baril élevé pour assurer le pétrole de demain** (ne pas oublier les conséquences de la baisse des investissements en 2009-10 suite à la chute des prix de 2008-2009 ; ce qui nous rend particulièrement prudents face à la une du Parisien du 20/01 interrogeant sur des prix du pétrole divisés par deux <http://aymericdevillaret.wordpress.com/2014/01/22/prix-du-baril-bientot-divise-par-2-rester-prudents-face-a-une-telle-question/>).



Sommaire

Page 1 : Résumé Conclusion : *Peak Oil* : Pic d'offre ou/et Pic de demande ?

Page 2 : Sommaire

Page 3 : Evolution de la demande de pétrole

Page 4 : Baisse de la demande pétrolière au sein de l'OCDE

Page 6 : La Chine est devenue le deuxième pays consommateur de pétrole !

Page 7 : Le transport représente environ 60% des débouchés du pétrole

Page 8 : Or, de moins en moins d'utilisation de produits pétroliers dans le transport

Page 9 : De l'élasticité de la demande aux prix réels de l'énergie (hors subventions)

Page 10 : De l'impact des subventions sur la demande pétrolière

Page 12 : Amélioration de l'efficacité énergétique dans les transports (*peak car* ?)

Page 14 : OCDE : *Peak Car* en 2004 et *Peak Oil* de demande en 2005

Page 15 : Certains pétroliers voient un pic de la demande en 2030, soit dans 16 ans

Page 16 : L'OPEP reste confiante quant à la poursuite de la hausse de la demande pétrolière

Page 17 : La demande pétrolière, hors transport, vulnérable au gaz naturel.... et celle liée au pétrole pourra aussi le devenir

Page 18 : Conclusion : Faire des prévisions sur l'évolution de la situation paraît hasardeux

Page 20 : Annexe 1 : *Comparaisons des prix de l'essence à travers le monde*

Page 21 : Annexe 2 : *Le Parisien du lundi 20 janvier 2014 Le Pétrole bientôt à moitié prix ?*

Page 22 : Précédentes publications

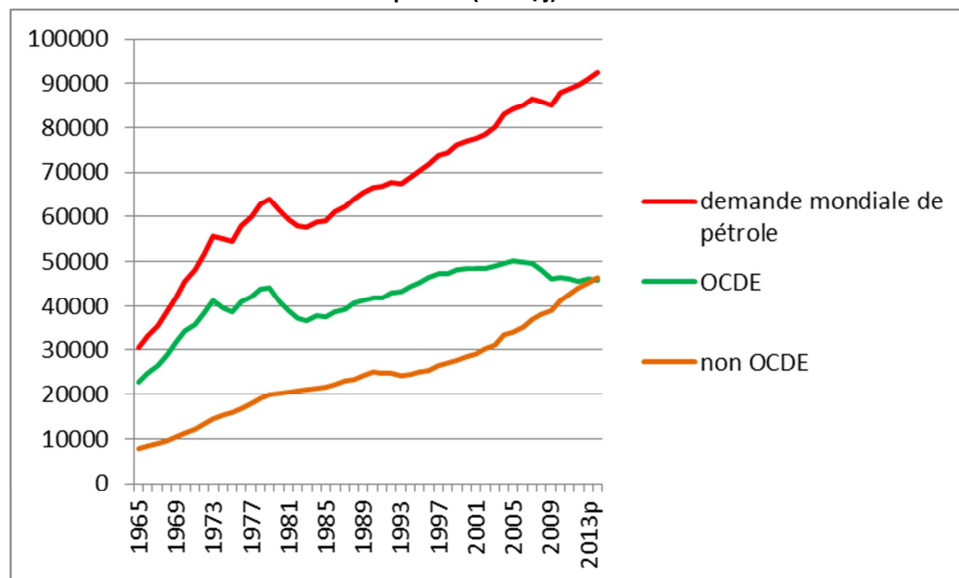
Page 24 : Services personnalisés



Evolution de la demande de pétrole mondiale

Suite au ralentissement de la demande OCDE, la demande non-OCDE devrait la dépasser en 2014

Evolution de la demande mondiale de pétrole (en kb/j) de 1965 à 2014e



Source : BP Statistical Review jusqu'en 2012. 2013 et 2014e AIE (janv 2014) corrigées du passé comparatif avec BP

Les points principaux à noter de la croissance passée de ces 49 dernières années sont :

OCDE

- 1) une forte croissance de la demande au milieu des années 60 dopée par les pays de l'OCDE
- 2) un impact important sur cette même demande des deux crises pétrolières de 1973 et de 1979 entraînant une chute de la consommation
- 3) Ensuite un ralentissement dans la force de la croissance des pays OCDE pour une nouvelle baisse de la demande suite à la crise de 2008
- 4) Après quatre années de baisse dans la demande dans cette même OCDE, dans l'attente des chiffres de décembre, 2013 devrait montrer la première hausse de la demande.

Non-OCDE

- 1) Une croissance régulière de la demande avec une accélération au début des années 2000
- 2) Un impact quasi-nul de la crise de 2008

La forte montée des non-OCDE ces dernières années, combinée à la baisse de la demande OCDE, devrait, selon les dernières prévisions de l'AIE, entraîner en 2014 une demande non-OCDE de pétrole supérieure à celle de l'OCDE.

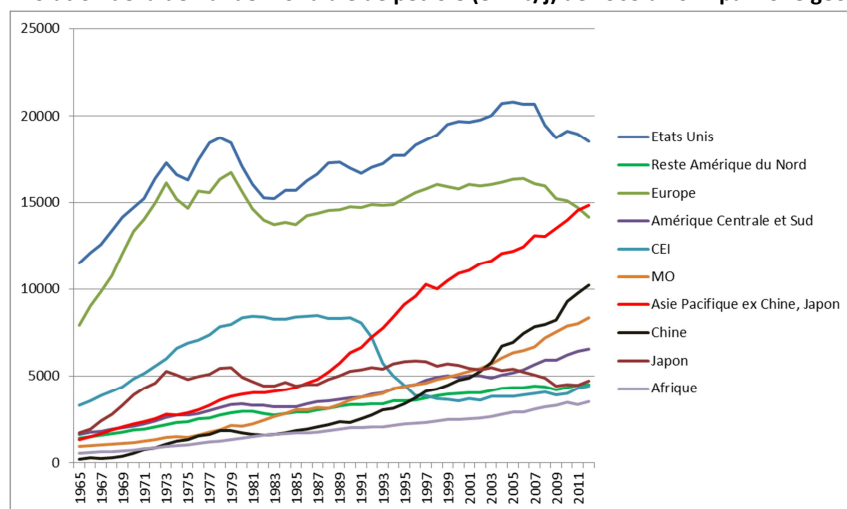


Baisse de la demande pétrolière au sein de l'OCDE

Comme nous l'avons vu dans le tableau de la BP Statistical Review, la demande pétrolière a commencé à baisser au sein des pays de l'OCDE à partir de 2006, le plafond de la consommation ayant été atteint en 2005.

C'est la formidable croissance de toute l'Asie à l'exception du Japon qui a permis à la demande de croître.

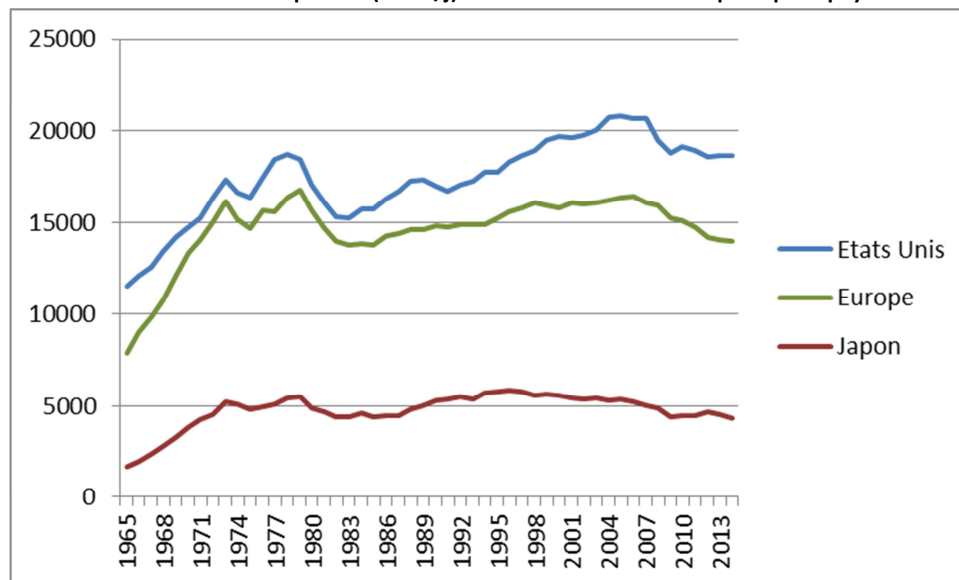
Evolution de la demande mondiale de pétrole (en kb/j) de 1965 à 2012 par zone géographique



Source : BP Statistical Review

En effet, les Etats-Unis, l'Europe et le Japon (principaux constituants de l'OCDE) ont vu leur demande chuter :

Evolution de la demande de pétrole (en kb/j) de 1965 à 2014e dans les principaux pays de l'OCDE

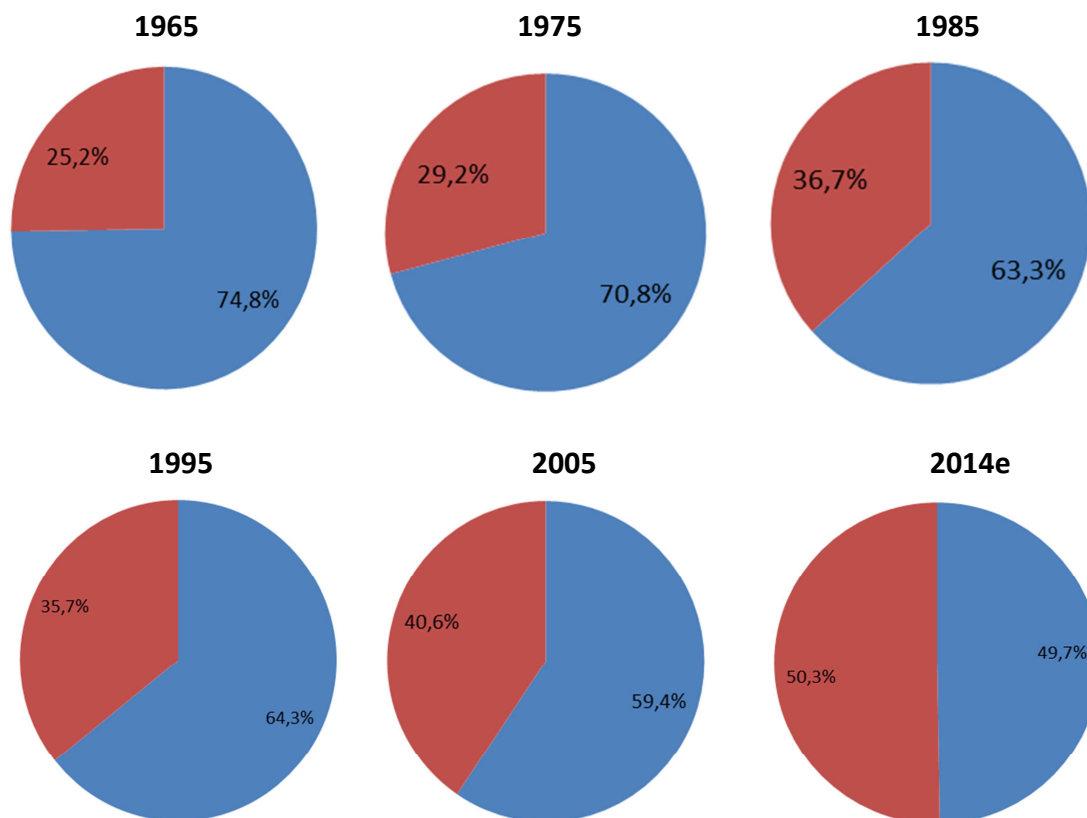


Source : BP Statistical Review jusqu'en 2012. 2013 et 2014e AIE (janv 2014) corrigées du passé comparatif avec BP



Ainsi les pays de l'OCDE qui constituaient près des trois quart de la demande pétrolière en 1965 ne devraient plus en représenter qu'un peu moins de la moitié en 2014, si l'on en croît les prévisions de l'AIE (Agence Internationale pour l'Energie) :

Evolution de la répartition entre OCDE et non OCDE de la demande de pétrole



Source : BP Statistical Review jusqu'en 2012. 2013 et 2014e AIE (janvier 2014) corrigées du passé comparatif avec BP

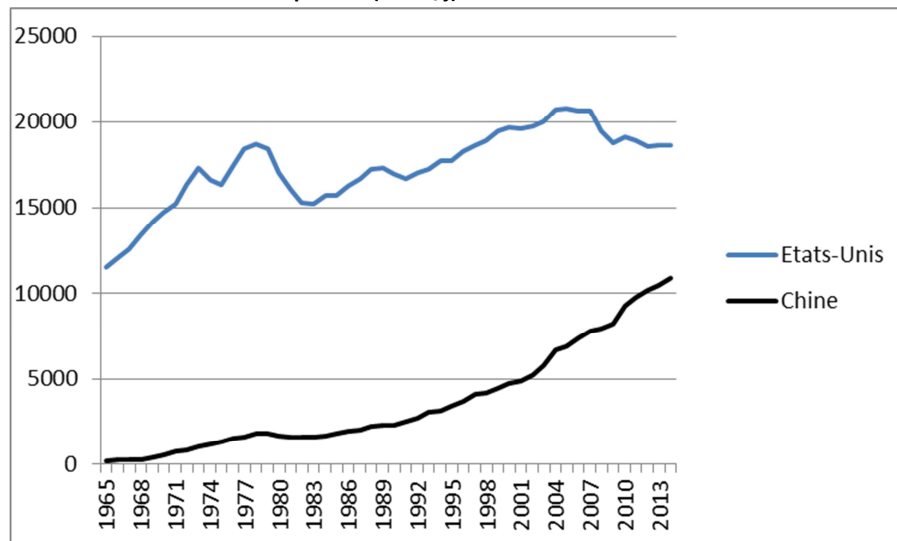


La Chine est devenue le deuxième pays consommateur de pétrole !

Une analyse détaillée depuis 1965 est très révélatrice de la montée en puissance de la Chine.

Le tableau ci-dessous, qui reprend les prévisions de l'AIE jusqu'à l'horizon 2014, montre bien cette croissance :

Evolution de la demande de pétrole (en kb/j) de 1965 à 2014e des Etats Unis et de la Chine



Source : BP Statistical Review jusqu'en 2012. 2013 et 2014e AIE (janvier 2014) corrigées du passé comparatif avec BP

Evolution en % de la demande mondiale de pétrole (en kb/j) de 1965 à 2014e la part des Etats Unis et de la Chine

	1965	1970	1975	1990	2005	2012	2013	2014e
Etats-Unis	37,7%	32,4%	30,0%	25,5%	24,7%	20,7%	20,5%	20,1%
Chine	0,7%	1,2%	2,5%	3,5%	8,2%	11,4%	11,5%	11,8%

Source : BP Statistical Review jusqu'en 2012. 2013 et 2014e AIE (janvier 2014) corrigées du passé comparatif avec BP

Alors qu'en 1965, les Etats-Unis représentaient près de 40% de la demande mondiale, en 2014, ils ne devraient en représenter que 20% (soit en relatif la moitié).

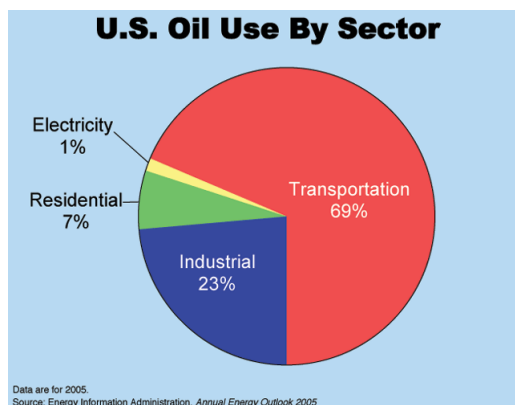
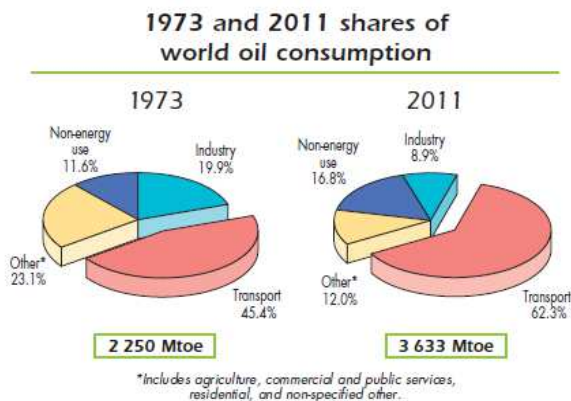
A l'inverse la Chine qui était à moins de 1%... a dépassé les 10% et est devenu le deuxième consommateur mondial de produits pétroliers

Cependant, et en ligne avec le ralentissement de la demande dans les pays non-OCDE, 2013 aura été l'année pour la Chine de la plus faible croissance de la demande depuis 22 ans (+1,6% vs 2012 selon Reuters et +3,0% selon l'AIE).



Le transport représente environ 60% des débouchés du pétrole

La composante de la demande pétrolière indique de manière très nette que le transport en est le premier constituant, grimpant, selon l'EIA, de 45% en 1973 à plus de 60% en 2011 :



Source : EIA

Aux Etats-Unis, la part dévolue au pétrole est encore plus forte.

La dernière publication de l'OPEP (OPEC World Outlook 2013) d'octobre 2013 confirme que 60% du pétrole consommé au sein de l'OCDE le serait dans le transport :

decline in OECD countries is another very important factor: after all, in 2010, the OECD's oil use transportation still constituted 60% of global use.

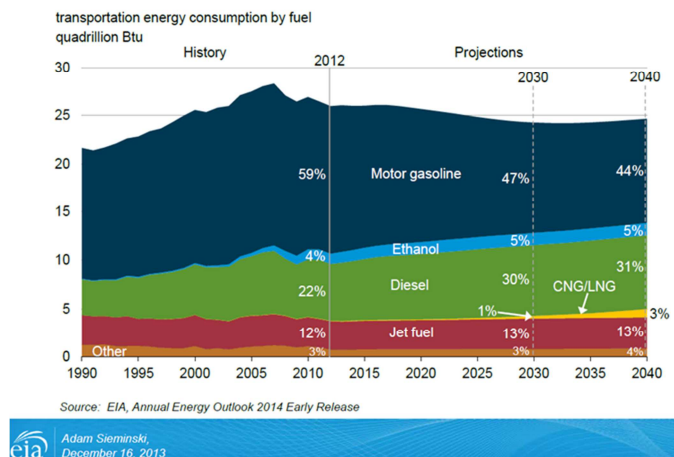
Source : OPEC World Outlook 2013



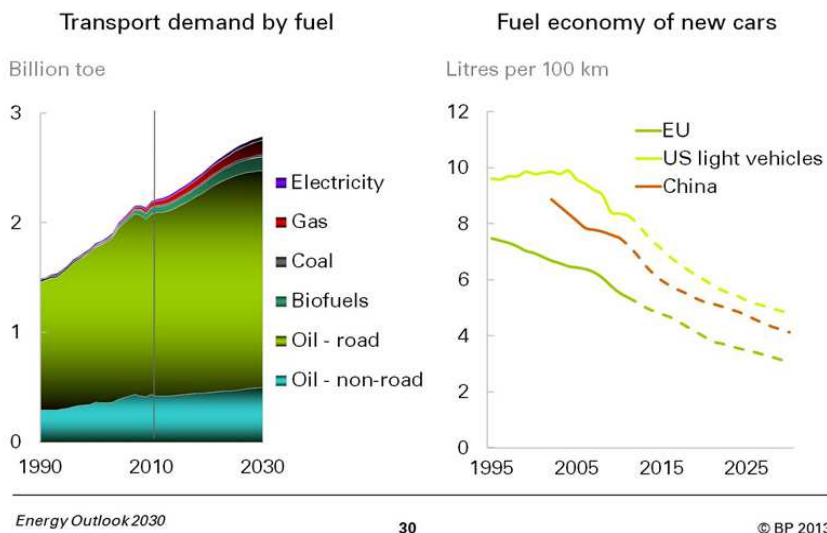
Or, de moins en moins d'utilisation de produits pétroliers dans le transport

Si l'on étudie l'évolution de la demande pétrolière dans le transport, celle-ci apparaît en stabilité voir en recul au sein de certains pays de l'OCDE, expliquant de ce même fait le retrait de la demande pétrolière de l'OCDE et sa moindre croissance globale :

Transportation sector motor gasoline demand declines, while diesel fuel accounts for a growing portion of the market



Global transport demand growth slows...



Comme le montrent les prévisions de BP dans Energy Outlook 2030 publié en 2013, un des éléments de la baisse de la demande est la moindre utilisation d'énergie dans les transports.

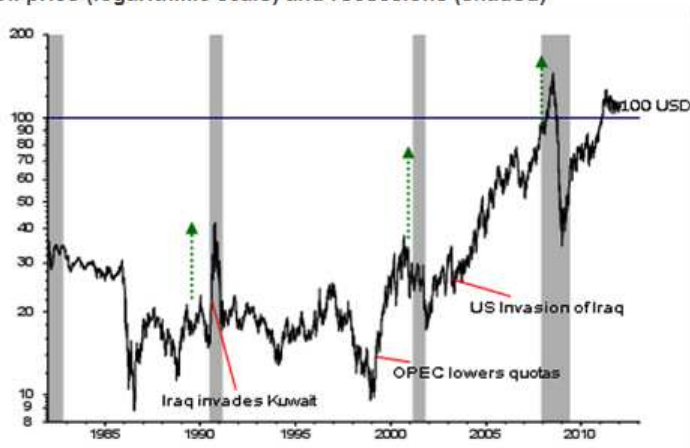
Nous détaillerons ce point majeur au chapitre **Amélioration de l'efficacité énergétique dans les transports (peak car ?)** p 12



De l'élasticité de la demande aux prix réels de l'énergie (hors subventions)

Une forte hausse des prix du pétrole a par le passé entraîné des récessions comme le montre bien le tableau ci-dessous :

Oil price (logarithmic scale) and recessions (shaded)

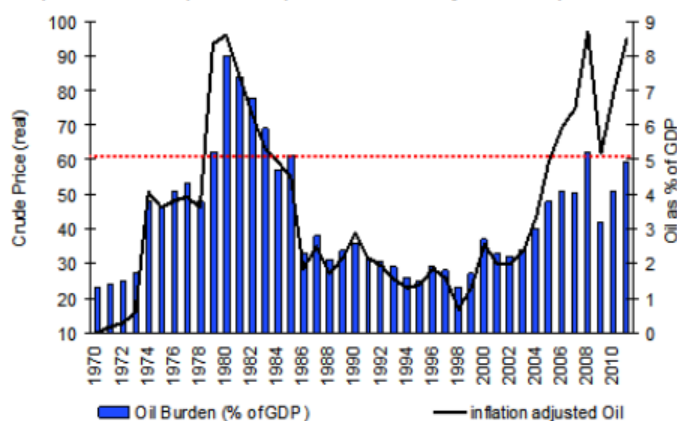


Sources: Datastream, Erste Group Research

Afin de mieux cerner cet impact, on a utilisé l'indice pétrolier Burden (*Oil Burden* en anglais). Le *oil burden* est la demande de pétrole multipliée par les prix du pétrole divisé par le PIB.

Le graphe ci-dessous montre qu'un *oil burden* de 5% a été critique au cours du temps. Dans les années 1979-80, il a grimpé jusqu'à 8% avec la récession qui en a suivi :

Oil price burden (% of GDP) vs. inflation-adjusted oil price 1970-2011



Sources: IEA, Datastream, OECD, Bloomberg, Erste Group Research

En 2008, quand le baril est monté à 140-145 \$, l'*Oil Burden* a grimpé à 5%.

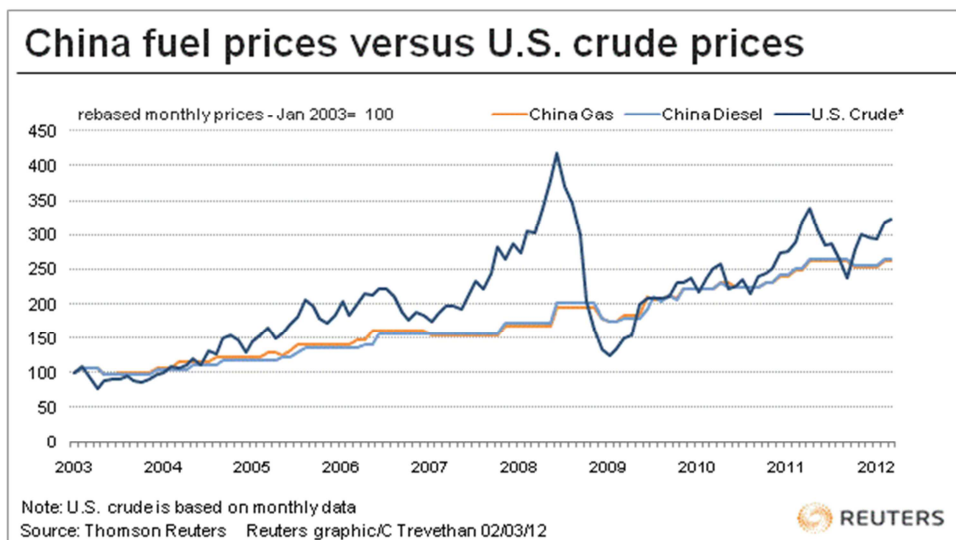


De l'impact des subventions sur la demande pétrolière

Lissage en Chine des prix, fortes subventions en Arabie Saoudite, au Venezuela

Comme nous l'avons vu précédemment, une certaine élasticité existe entre les prix du baril et la demande pétrolière.

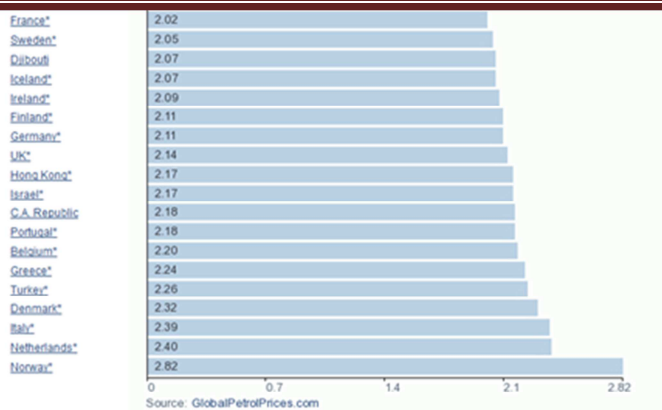
Or pour cela, faudrait-il encore que le consommateur final paie le prix réel, ce qui est loin d'être (ou a été) le cas dans nombreux pays producteurs d'hydrocarbures (Arabie Saoudite, Venezuela, Iran, Qatar....) ou à économie régulée (Chine, Inde).



Le tableau ci-dessus par exemple montre bien que les prix des carburants chinois sont lissés afin d'éviter les conséquences éventuelles d'un choc pétrolier sur la croissance. **Cela a été particulièrement notable en 2008 où la hausse rapide du baril n'a pas été répercutée...**

Dans le tableau ci-dessous, nous indiquons certains prix actuels et notons par exemple que le vénézuélien paie son litre d'essence 3 centimes de dollar par litre, le saoudien 20 centimes alors qu'à l'opposé le norvégien (alors que la Norvège est pourtant un producteur de pétrole) le paie 2,82\$!

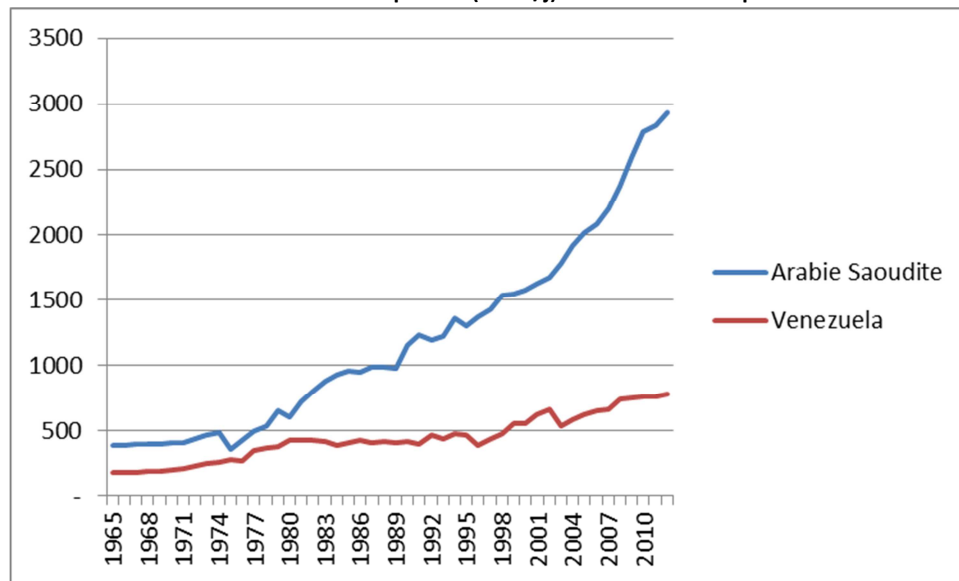
Country	Gasoline prices, January 2014 (Liter, US Dollar)
Venezuela	0.03
Iran	0.12
Saudi Arabia	0.20
Kuwait	0.23
Qatar	0.24
Bahrain	0.27
Egypt	0.39
Oman	0.39
Yemen	0.45
Brunei	0.50
Bolivia*	0.53
Ecuador	0.68
Kazakhstan	0.70
Sudan	0.79
Angola	0.83
USA*	0.87
Malaysia	0.87
Indonesia*	0.89
Ghana	0.92
Mexico*	0.94



On the chart we indicate with a * the countries for which we have official and up-to-date information about gasoline prices. For the remaining countries, we use older price series as a benchmark and we update using current exchange rates and the change in global petrol prices.

La liste de l'ensemble des pays consommateurs est disponible sur le site : http://www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/

Evolution de la demande mondiale de pétrole (en kb/j) de 1965 à 2012 la part de l'Arabie Saoudite et du Venezuela



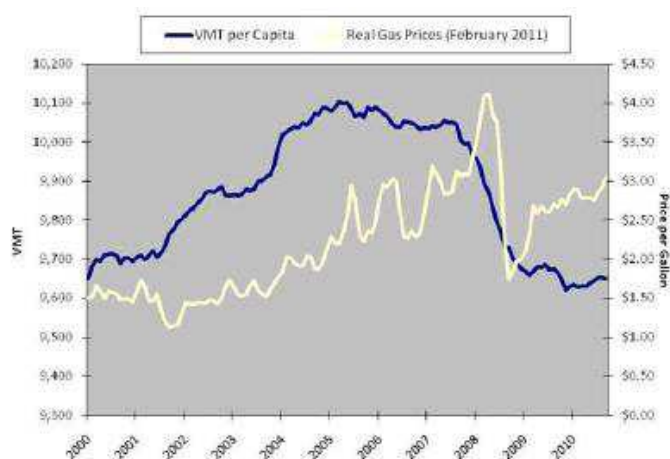
Source : BP Statistical Review



Amélioration de l'efficacité énergétique dans les transports (*peak car* ?)

Le *peak car* américain aurait déjà été atteint en 2004 !

La baisse de la demande pétrolière dans les transports a fait et continue de faire couler beaucoup d'encre. De nombreux papiers ont été écrits sur le *peak car* (pic des voitures) avec comme preuves à l'appui l'exemple des Etats-Unis. Là-bas, le *peak* aurait été atteint en 2004, soit il y a déjà 10 ans ! Le *peak car* (ou aussi *peak car use* ou *peak car travel*) est une théorie selon laquelle que la distance parcourue par tout véhicule motorisé, principalement personnel, a atteint son pic et maintenant baissera de manière soutenue.

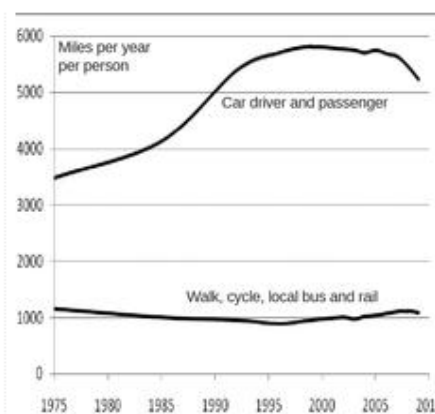
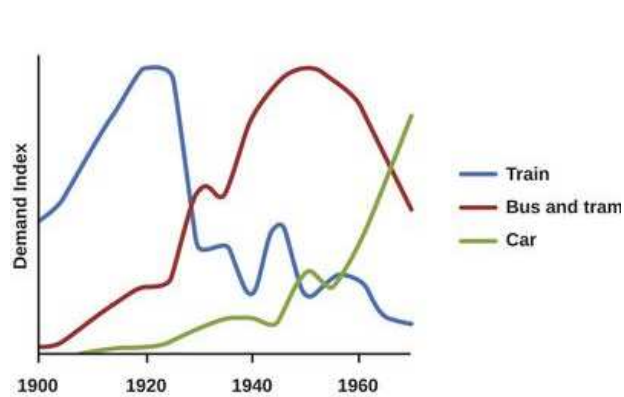


A post by Robert Puentes of the Brookings Institution at that organization's Up Front Blog contains a chart that shows that as of 2010, per capita driving in the United States returned to the level that it was in 2000. Annual vehicle miles traveled (VMT) per capita was approximately 9,650 annually in 2000. The annual per capita VMT figure increased to about 10,100 miles in 2005 and moved back to about 9,600 in 2010.

Source : Robert Puentes of the Brookings Institution*

*Le VMT (Vehicle miles traveled) annuel par personne qui était de d'environ 9 650 miles en 2000 est monté à environ 10 100 miles en 2005 pour redescendre à environ 9 600 en 2010.

Cette théorie a surtout été développée par le Professeur Phil Goodwin et ensuite le Professeur David Metz :

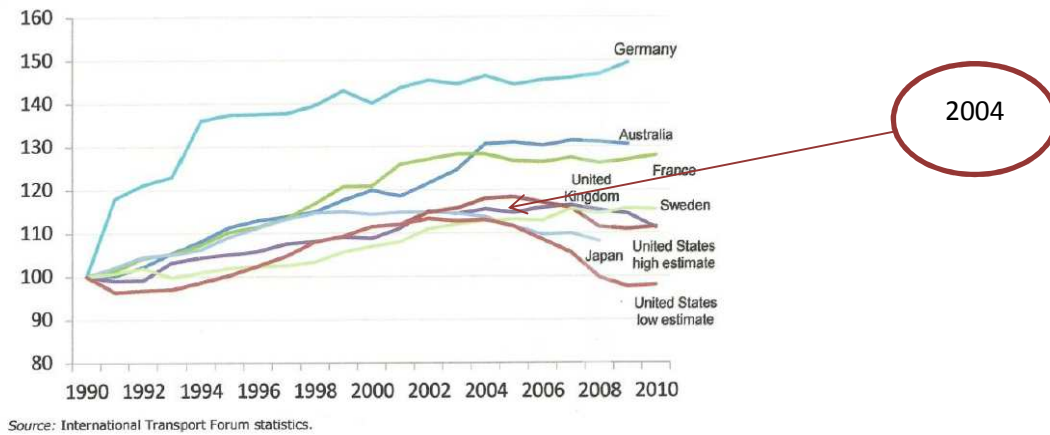


Source : Phil Goodwin Thoughts on peak car Juillet – Août 2010



Cette théorie du *Peak car* a été proposée après toutes les réductions observées dans de nombreux pays occidentaux, comme peut l'attester le graphique ci-après :

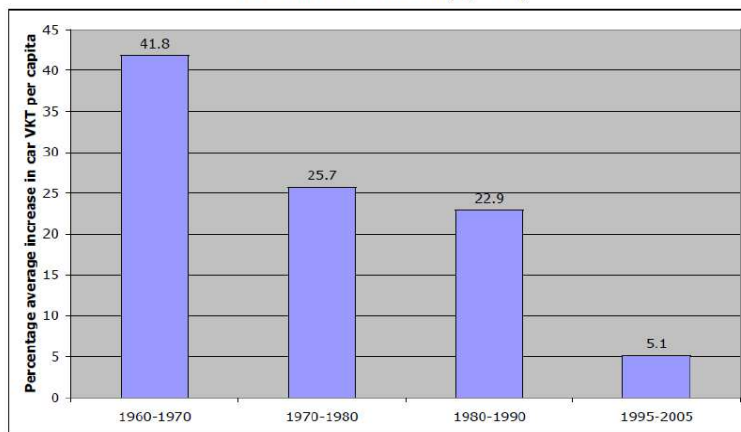
Figure 1. **Passenger kilometres by private car and light trucks 1990-2009**
(Index 1990=100)



Une étude réalisée par Volpe Transportation en 2013 indique que la moyenne de miles parcourus par les conducteurs aux Etats Unis serait passée de 900 miles par mois en 2004 à 820 en juillet 2013 et que ce recul continue malgré le récent rebond de l'économie américaine.

Cela rejoint les éléments établis par Newman et Kenworthy en 2011 montrant que la croissance de km par véhicule et par voiture sur 40 ans (jusqu'en 2005) avait baissé :

Figure 16. **Growth in car use per person per decade in 25 cities,**
Newman and Kenworthy (2011)





OCDE : *Peak Car* en 2004 et *Peak Oil* de demande en 2005

2004-2005 années du début de la hausse des cours du baril ! Quel contraste !

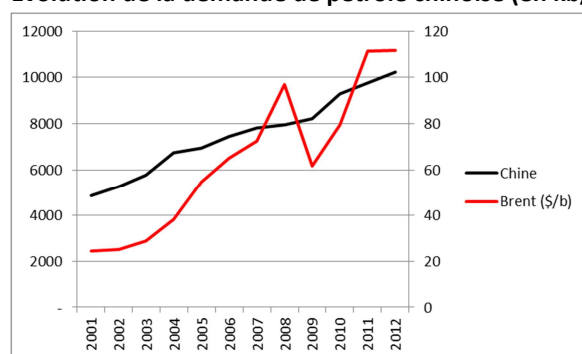
Alors que la demande de pétrole faiblit au niveau de l'OCDE, les prix se mettent à exploser....

Il est vrai qu'aussi au niveau de l'offre, nous avons eu différents *peak oil*... (voir notre lettre mensuelle de décembre) : <http://aymericdevillaret.wordpress.com/peak-oil-baril-eleve-une-necessite-pour-preparer-lavenir/>

1. Pétrole américain en 1970
2. Pétrole conventionnel en 2006

Mais c'est la croissance de la demande chinoise qui a entraîné la hausse des cours du brut quelques soient les ralentissements de demande ailleurs :

Evolution de la demande de pétrole chinoise (en kb/j) et des cours moyens annuels du Brent (\$/b)

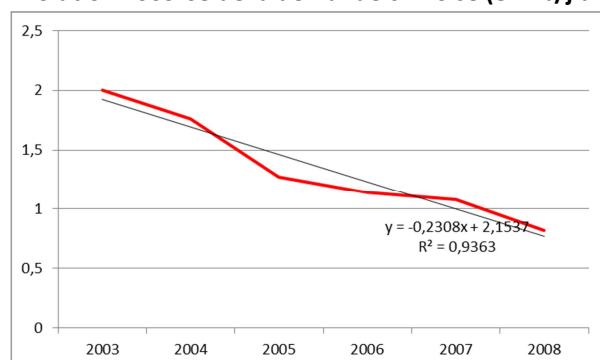


Sources : BP Statistical Review (demande chinoise) et EIA (cours du Brent)

Comme nous pouvons le constater dans le graphe ci-dessus, le véritable décollage du cours du Brent a eu lieu en 2003-2004 avec un sommet en 2008.

Si l'on se focalise plus sur ces six années (2003-2008), on voit **un coefficient de corrélation** important (**0,936**) entre **la croissance de la demande chinoise et la hausse du cours du brut** :

Evolution 2003-08 de la demande chinoise (en kb/j divisé par 100) par rapport au cours du Brent (en \$/b)



Sources : BP Statistical Review (demande chinoise) et EIA (cours du Brent)



Certains pétroliers voient un pic de la demande en 2030, soit dans 16 ans

Face au ralentissement (baisse dans le domaine du transport) de la demande des pays de l'OCDE, aux développements des pays non-OCDE, au transfert d'une partie de la demande pétrolière en demande gazière, nous comprenons bien les interrogations que peuvent se poser certains quant à un pic de la demande.

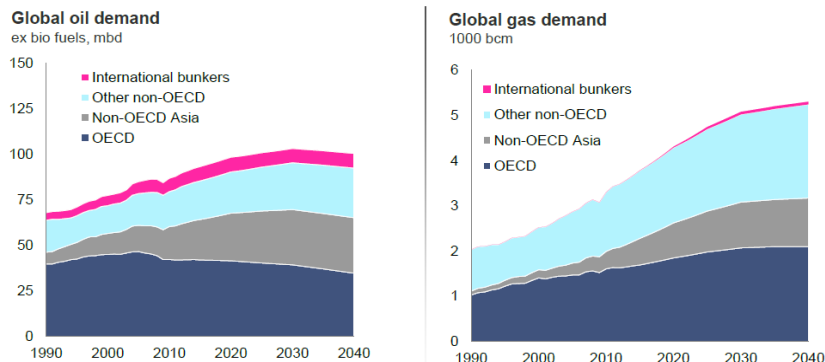
En regardant ce que publient les compagnies pétrolières, force est de constater que

- 1) Soit elles intègrent un fort ralentissement
- 2) Soit elles intègrent un pic

Statoil : **peak** de la demande de pétrole en 2030, la demande de gaz se poursuit

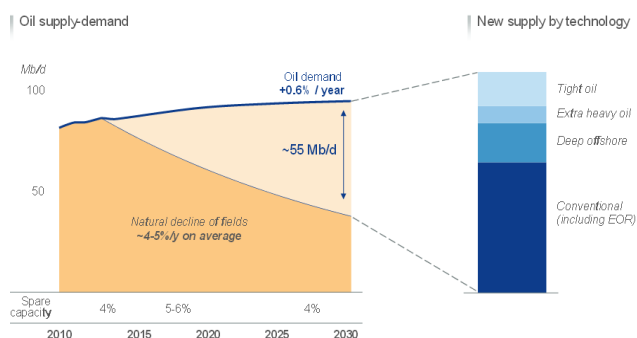
Fossil fuels are here to stay

Emerging economies drive demand growth – oil demand peaks ~ 2030



Source : Statoil IR Autumn Conference 2013 Novembre 2013

Total : fort ralentissement de la demande de pétrole



Significant investments required to satisfy demand

3 Investors' day – www.total.com



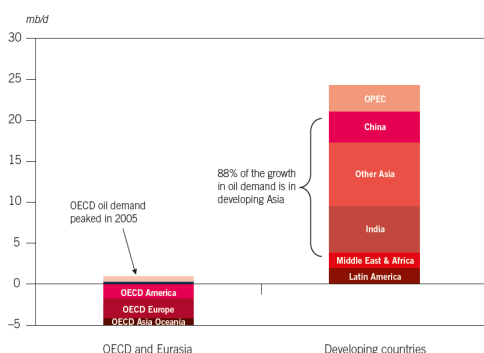
Source : Total Réunion stratégique Londres Septembre 2013



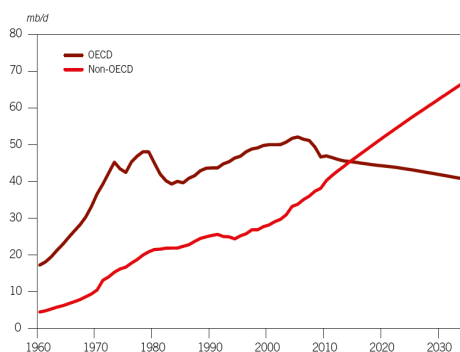
L'OPEP reste confiante quant à la poursuite de la hausse de la demande pétrolière

Ainsi selon l'organisation, en 2035, la croissance des pays non-OCDE fera plus que compenser la baisse des pays OCDE :

Growth in oil demand, 2012-2035



OECD and non-OECD oil demand



Source : World Oil Outlook 2013 OPEC

Mais force est de constater que les prévisions de croissance de demandes de pétrole sont très –trop ?- souvent revues à la baisse...

Ainsi la consommation de pétrole aux Etats Unis a atteint 18,6 Mb/j en 2012 alors qu'elle était attendue à environ 23 en 2005 si l'on avait continué, comme il est souvent fait dans les études prospectives, à appliquer à la croissance future le même taux que la croissance passée....

Notons aussi que la hausse des prix du baril a été très forte à partir de 2004 et que l'élasticité à la demande des prix a été quelque peu sous-estimée.

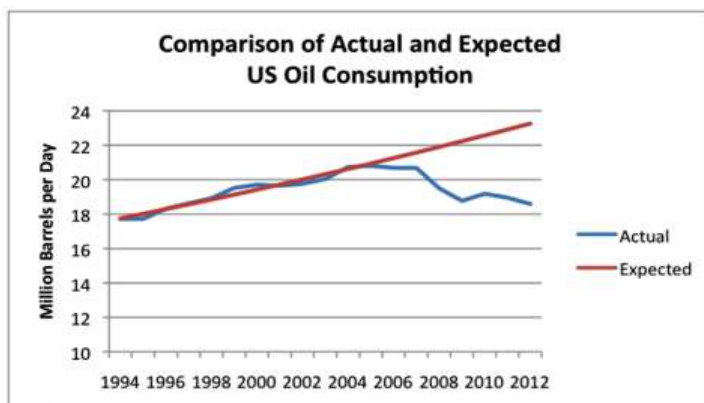


Figure 1. Comparison of Actual US Oil Consumption, with that that would have been expected if prior growth trend held. Actual based on EIA data.



La demande pétrolière, hors transport, vulnérable au gaz naturel... et à la pérennité de la baisse de ses prix

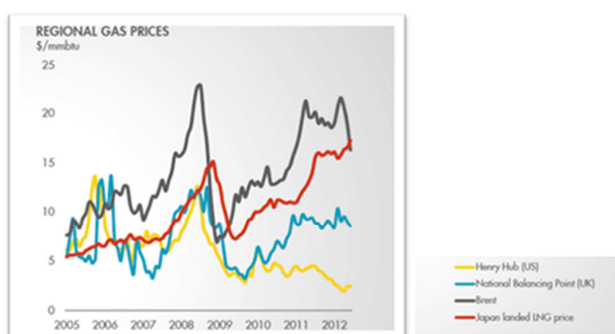
Combustible et matière première de la chimie

Comme nous l'avons déjà vu, le transport est la principale source d'utilisation du pétrole, les deux autres principales étant l'utilisation en tant que combustible (pour le chauffage, l'électricité ou autres industries) et en tant que matière première dans l'industrie chimique.

Son degré de substitution dépendra principalement de la différence de prix entre le gaz et le pétrole et de sa pérennité.

C'est pourquoi la révolution du gaz de schiste, telle qu'elle est perceptible aux Etats-Unis avec une chute des cours du gaz que de nombreux observateurs pensent durable, risque d'accélérer la substitution du pétrole par le gaz et **abaisser d'autant le pic de la demande de pétrole !**

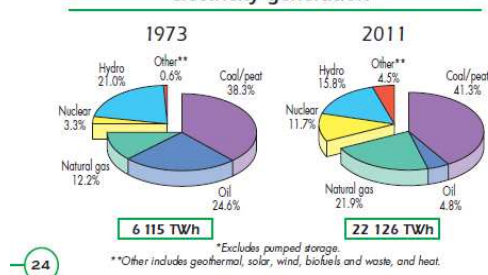
Evolution cours du gaz et du Brent



Source : RD Shell

C'est ainsi que la transformation électrique, qui en 1973 était à près de 25% à base de pétrole, ne l'était plus en 2011 qu'à 5%, celle du gaz étant montée de 12% à 22%

1973 and 2011 fuel shares of electricity generation*



Source : IEA 2013 Key World Energy Statistics

...et celle liée au transport pourra aussi le devenir :

Quant au transport il ne faut pas négliger également le potentiel de substitution par le gaz (avec soit du GNL ou du gaz comprimé). L'exemple de la commande récemment d'un navire à base de GNL par Brittany Ferries est à cet égard intéressant.



Conclusion : Faire des prévisions sur l'évolution de la situation paraît hasardeux

La conclusion de notre lettre mensuelle de décembre axée sur le *peak oil* d'offre était la nécessité d'un baril élevé pour inciter les pays et les industriels à investir.

Au vu des éléments développés dans cette lettre sur le *peak oil* de demande, il apparaît que :

- 1) La demande de pétrole en provenance des pays de l'OCDE baisse sous l'impact de l'amélioration technologique et d'un effort de substitution vers d'autres sources meilleures pour l'environnement et/ou moins chères.
- 2) La demande de pétrole en provenance des pays non-OCDE continue à être élevée (du fait de leur forte croissance économique principalement en Asie et plus particulièrement en Chine) mais est moindre qu'elle ne l'était au début des années 2000.

Comme pour les pays de l'OCDE, il y a une substitution mais sur des économies moins développées donc dont l'économie industrielle (plus consommatrice d'énergie) est moins avancée.

Certains (économistes et sociétés pétrolières) prévoient un pic de demande dans environ 20 ans. Il serait déraisonnable de dire que cela n'est pas possible et donc être prêt à s'y préparer.

Des conséquences d'un *peak oil* de la demande...

60% de l'utilisation du pétrole dans le monde l'est dans le transport (avec un % plus élevé aux Etats-Unis) mais avec une part non transport plus vulnérable à une substitution par le gaz naturel.

Le degré de substitution dépendra de l'écart de prix entre le pétrole et le gaz naturel et de sa pérennité.

Ainsi les exportations de gaz des Etats-Unis (par GNL) vers l'Europe et/ou l'Asie par exemple, dépendront fortement des cours du baril :

	Export côte est vers Asie				Export côte est vers Europe			
	Prix Henry Hub	4	6	7	HH	4	6	7
\$/MBtu	115 HH	4,6	6,9	8,05	115 HH	4,6	6,9	8,1
	Charge fixe	3	3	3	Charge	3,0	3,0	3,0
	Shipping	2,8	2,8	2,8	Shipping	0,7	0,7	0,7
	Total	10,4	12,7	13,9	Total	8,3	10,6	11,8
\$/b	Prix pétrole mini	75	94	103		68	87	96

Source : IFP Energies Nouvelles Janvier 2013

Il serait donc logique d'assister à une certaine harmonisation des prix du baril avec ceux du gaz (corrigés des coûts de transport) alors que jusqu'à maintenant il n'y avait pas de corrélation.



Est-ce pour autant que les prix du baril vont s'effondrer ?

A cette question, nous répondrons que même si partie de la demande de pétrolière est substituée par des énergies moins chères....moins polluantes..... :

- 1) Il faudra garder du pétrole pour la partie de transport non substituable
- 2) Le *peak oil* de l'offre n'en disparaît pas pour autant avec la nécessité d'un baril élevé pour assurer le pétrole de demain (voir notre lettre de décembre)
- 3) Les pays non OCDE vont encore voir pour un certain temps leur demande en brut progresser.

Et nous ne pensons pas qu'ils vont être divisés par deux du fait de l'huile de schiste américaine.

Quant à voir les prix être divisés par deux (voir la une du Parisien du 20/01 –annexe 2 et lien <http://aymericdevillaret.wordpress.com/2014/01/22/prix-du-baril-bientot-divise-par-2-rester-prudents-face-a-une-telle-question/>), du fait notamment de la montée en puissance de l'huile de schiste américaine, nous pensons que :

- 1) Le plafond de production de l'huile non conventionnelle (tight oil en anglais) des États-Unis sera atteint très rapidement (avant 2020).
- 2) A l'inverse du gaz de schiste, les États-Unis devraient demeurer importateurs de brut.
- 3) Le point mort de l'huile de schiste américaine dans les régions où elle se développe (Utica) est assez élevé (>60 \$), limitant d'autant la chute éventuelle des prix.
- 4) Les principales réserves de brut se situent dans les pays de l'OPEP et ceux-ci ont besoin d'un cours du baril >80 \$ pour équilibrer leurs budgets.
- 5) Les tensions géopolitiques (Iran, Irak, Égypte, Sud-Soudan, Syrie et Libye) n'ont pas disparu avec les risques de perturbation de production.
- 6) Et pour finir, l'expérience a montré que les anticipations de croissance de production des nouvelles productions ont souvent (même très souvent) été surestimées... i.e. Ghana, Ouganda, Irak.

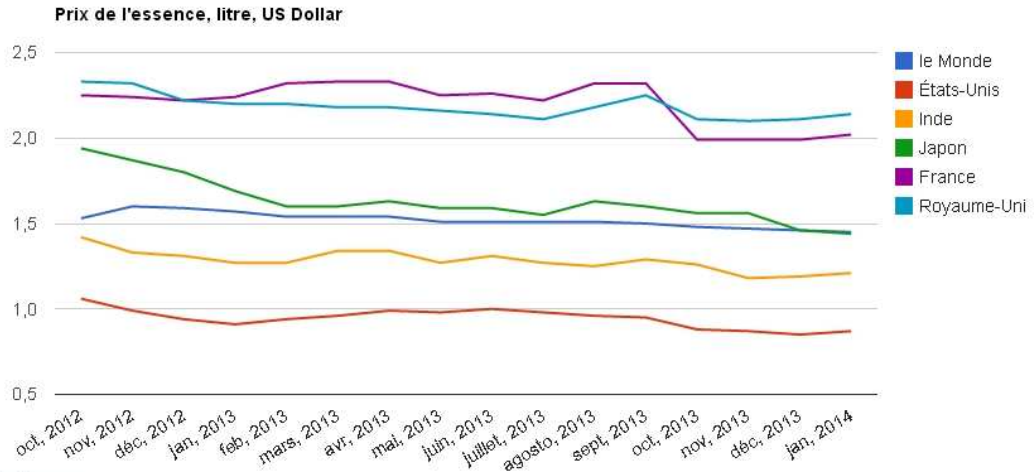
Soulignons aussi que toute chute exagérée des prix (à l'image de celle de 2008-2009) entraînait une baisse des investissements et de facto une remontée des prix. Les réserves de pétrole se trouvent dans les pays de l'OPEP, et les pays de l'OPEP doivent investir ne serait-ce que pour maintenir leurs productions...

En effet, il ne faut pas oublier que du fait du déclin naturel des champs pétroliers, le monde se doit de trouver tous les deux ans quasiment une nouvelle Arabie Saoudite juste pour maintenir la production mondiale : l'Arabie Saoudite a produit en 2013 9,7 Mb/j de pétrole. Cela se compare avec une hausse annuelle actuelle de la production des États-Unis de 1 Mb/j.

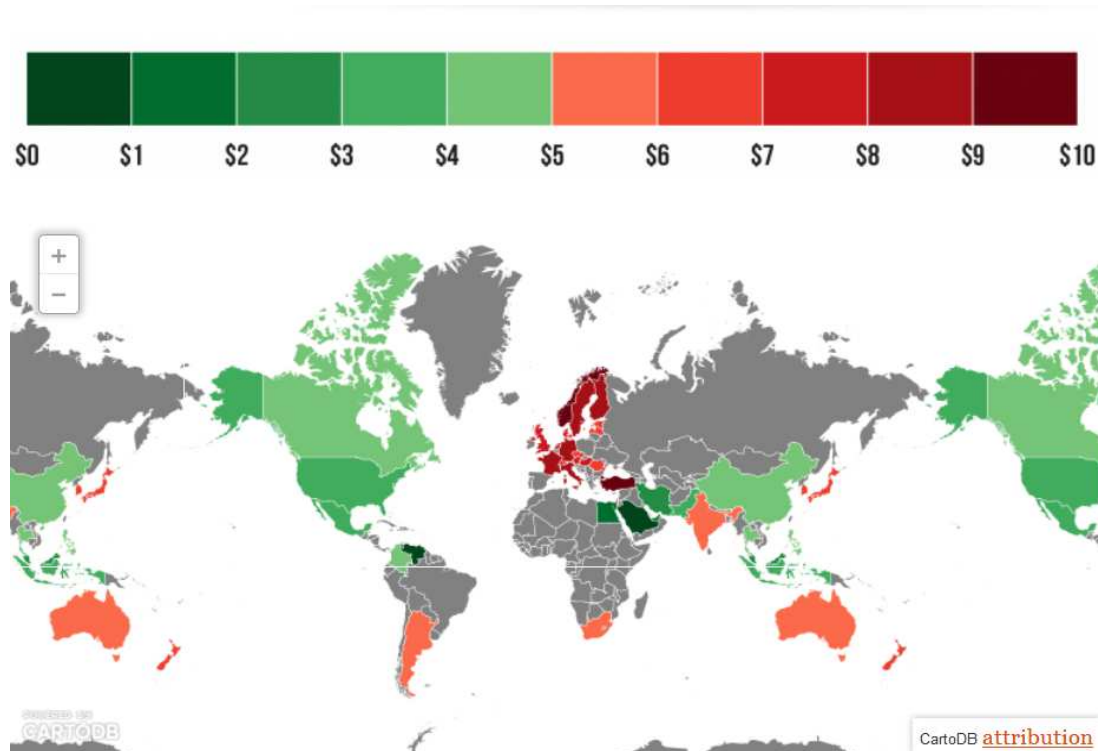
Edité le 27 janvier 2014



Annexe 1 - Comparaisons des prix de l'essence à travers le monde



Source: GlobalPetrolPrices.com



Source : Lisa Mahapatra Juin 2013



Annexe 2 - Le Parisien du lundi 20 janvier 2014

Le Pétrole bientôt à moitié prix ?



Le pétrole bientôt à moitié prix ?

La production mondiale d'hydrocarbures non conventionnels comme les gaz et pétrole de schiste pourrait faire chuter le prix du baril de brut d'ici 2017. PAGES 2 ET 3

Lire article avec lien suivant : <http://aymericdevillaret.files.wordpress.com/2014/01/le-parisien-20-01-2014.pdf>



Précédentes Publications

Lettres mensuelles

- n°11 Février 2014** : Peak Oil : Pic d'offre ou/et Pic de demande ?
- n°10 Janvier 2014** : Des conséquences des événements libyens dans la donne pétrolière
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/des-consequences-des-evenements-libyens-dans-la-donne-petroliere/>
- n°9 Décembre 2013** : Peak Oil ?/ Baril élevé : une nécessité pour préparer l'avenir
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/peak-oil-baril-eleve-une-necessite-pour-preparer-lavenir/>
- n°8 Novembre 2013** : L'Arabie Saoudite « swing producer » ad vitam aeternam ?
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/larabie-saoudite-swing-producer-ad-vitam-aeternam/>
- n°7 Octobre 2013** : Iran-Irak...des bienfaits de l'intervention américaine
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/iran-irak-des-bienfaits-de-lintervention-americaine/>
- n°6 Septembre 2013** : de l'impact de l'huile de schiste dans la donne mondiale
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/de-limpact-de-lhuile-de-schiste-dans-la-donne-mondiale/>
- n°5 Juillet–Août 2013** : Gaz de schiste, Politique ou/et Economie. Qu'est ce qui interdit d'aller voir ?
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/gaz-de-schiste-quest-ce-qui-interdit-daller-voir/>
- n°4 Juin 2013** : Guyane française/ Nouvel Eldorado ou faux espoir ? En attendant Cebus...
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/en-attendant-cebus-2/>
- n°3 Mai 2013** : Pétrole, vous avez dit pétrole ? / Brent-WTI ? Changement structurel ou conjoncturel ?
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/petrole-vous-avez-dit-petrole-brent-wti-changement-structurel-ou-conjoncturel/>
- n°2 Avril 2013** : Kashagan : Mythe ou réalité ?
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/lettre-n-2-kashagan-mythe-ou-realite/>
- n°1 Mars 2013** : La sensibilité des marchés aux accidents et leur sur réaction/ Risques ou opportunités
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/about/la-sensibilite-des-marches-aux-accidents-et-leur-sur-reactionrisques-ou-opportunites/>

Commentaires sectoriels

- 22 janvier 2014** : Prix du baril : bientôt divisé par 2 ? Rester prudents face à une telle question...
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2014/01/22/prix-du-baril-bientot-divise-par-2-rester-prudents-face-a-une-telle-question/>
- 19 janvier 2014** : Kashagan : une solution temporaire ? Résultats d'Exxon et Shell le 30 janvier
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2014/01/19/kashagan-une-solution-temporaire-resultats-dexxon-et-shell-le-30-janvier/>
- 9 janvier 2014** : Libye : des espoirs à l'ouest avec El Sharara, une situation à l'est proche du conflit
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2014/01/09/libye-des-espoirs-a-louest-avec-el-sharara-une-situation-a-est-proche-du-conflit/>
- 10 décembre 2013** : Kashagan : Mythe ou cauchemar? Peut-on espérer un redémarrage avant 2015?
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/12/10/kashagan-mythe-ou-cauchemar-peut-on-espérer-un-redemarrage-avant-2015/>
- 4 décembre 2013** : A quoi sert l'OPEP ? Menaces iraniennes : il est plus simple de ne rien faire : bis repetita
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/12/04/a-quoi-sert-lopep-menaces-iraniennes-il-est-plus-simple-de-ne-rien-faire-bis-repetita/>
- 2 décembre 2013** : Gaz de schiste : Economie ou Politique ? La saga continue...
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/12/02/gaz-de-schiste-economie-ou-politique-la-saga-continue/>
- 13 novembre 2013** : La fin du rêve guyanais ?
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/11/13/la-fin-du-reve-guyanais/>
- 8 novembre 2013** : Kashagan : de plus en plus un cauchemar
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/11/08/kashagan-de-plus-en-plus-un-cauchemar/>
- 5 novembre 2013** : Libye : vers un rebond du Brent ? de sa prime sur le WTI ? des prix de l'essence ?
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/11/05/libye-vers-un-rebond-du-brent-de-sa-prime-sur-le-wti-des-prix-de-lessence/>
- 16 octobre 2013** : Kashagan : Mythe ou cauchemar ? au lieu de Mythe ou réalité ?
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/10/16/646/>
- 13 octobre 2013** : Gaz de schiste : appliquons la loi et écoutons François Hollande jusqu'au bout
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/gaz-de-schiste-appliquons-la-loi-et-ecoutons-francois-hollande-jusquau-bout/>
- 25 septembre 2013** : Iran : Rohani à l'ONU : de l'amélioration des relations avec les pays occidentaux
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/iran-rohani-a-lonu-de-lamelioration-des-relations-avec-les-pays-occidentaux/>
- 24 septembre 2013** : Gaz de schiste en France : l'histoire n'est pas finie... Prochaine étape 11 octobre
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/gaz-de-schiste-en-france-lhistoire-nest-pas-finie-prochaine-etape-le-11-octobre/>
- 9 septembre 2013/ Mise à jour 13 septembre** : Egypte, Libye, Syrie...Oui, le Pétrole est une matière première géopolitique
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/egypte-libye-syrie-oui-le-petrole-est-une-matiere-premiere-geopolitique/>
- 27 août 2013** : Libye une production perturbée...s'ajoutant à l'été égyptien et au risque syrien
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/libye-une-production-perturbée-sajoutant-a-lete-egyptien-et-au-risque-syrien-2/>
- 23 juillet 2013** : Cebus... Le rêve pétrolier guyanais, va-t-il se transformer en mirage ?
<http://aymericdevillaret.wordpress.com/le-reve-petrolier-guyanais-va-t-il-se-transformer-en-mirage/>



19 juillet 2013 : Gaz de schiste : Messieurs les anglais, tirez les premiers... Tant que je suis président...

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/gaz-de-schiste-messieurs-les-anglais-tirez-les-premiers-tant-que-je-suis-president/>

5 juillet 2013 : L'été égyptien : quels risques pour le monde pétrolier et les valeurs pétrolières ?

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/lete-egyptien-quels-risques/>

4 juillet 2013 : Kashagan : 1) inauguration le 30 juin 2) entrée du chinois CNPC

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/kashagan-mise-a-jour-de-notre-lettre-n2-davril-2013/>

19 juin 2013 : Iran : quel poids dans la donne pétrolière et gazière mondiale?

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/iran-quel-poids-dans-la-donne-petroliere-et-gaziere-mondiale/>

14 juin 2013 : Carburants : Relever les cours des carburants et réduire l'écart diesel-essence

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/reduire-lecart-diesel-essence/>

3 juin 2013 : Pétrole de schiste : Réunion OPEP du 31 mai/ il est plus simple de ne rien faire

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/petrole-de-schiste-opep-il-est-plus-simple-de-ne-rien-faire>

Présentations

25 janvier 2014 : Peak Oil/Baril élevé : une nécessité pour préparer l'avenir. **ACP** Association des Consultants Pétroliers/Versailles

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2014/01/25/peak-oilbaril-eleve-une-necessite-pour-preparer-lavenir-25-janvier-2014/>

23 janvier 2014 : Peak Oil/Huile et gaz de schiste : Implications économiques et politiques. **Société Générale** –La Défense

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2014/01/23/peak-oil-huile-et-gaz-de-schiste-implications-politiques-societe-generale-23-janvier-2014/>

16 janvier 2014 : Gaz de schiste : Economie ou Politique : Les bons et les méchants. **Propeller Club** de Nantes-St Nazaire

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2014/01/17/gaz-de-schiste-economie-ou-politique-les-bons-et-les-mechants-propeller-club-de-nantes-st-nazaire-16-janvier-2014/>

1 octobre 2013 : Kashagan : Myth or Reality ? **IFP** (Institut Français du Pétrole)

<http://aymericdevillaret.files.wordpress.com/2013/10/aymeric-de-villaret-kashagan-ifp-october-2013.pdf>

30 septembre 2013 : Gaz de schiste : Economie ou Politique ? **Rotary Club** de Rueil-Malmaison

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/10/01/gaz-de-schiste-economie-ou-politique-rotary-club-de-rueil-malmaison-30-septembre-2013/>

Dans la Presse

9 janvier 2014 : **Le Monde/Blog de Gilles Paris, journaliste au Monde** : le pétrole, agent centrifuge à responsabilité limitée

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2014/01/09/le-monde-9-janvier-2014-blog-de-gilles-paris-journaliste-au-monde/>

Les Echos du 7 novembre 2013 avec lien sur le Cercle Les Echos : Vers un rebond des prix de l'essence ?

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/11/07/les-echos-7-novembre-2013-avec-lien-le-cercle-les-echos/>

Article du **Monde du 1 Novembre 2013** avec citation d'Aymeric de Villaret

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/11/01/le-monde-1-novembre-2013/>

25 octobre 2013 : **Le Cercle Les Echos** : mythe ou cauchemar ? Des réponses avec les résultats trimestriels, la semaine prochaine ?

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/10/25/le-cercle-les-echos-25-octobre-2013/>

Article dans **LINKIESTA (journal italien) du 18 octobre 2013** avec citation d'Aymeric de Villaret

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/10/18/linkista-18-octobre-2013/>

11 octobre 2013 : **Le Cercle Les Echos** : Du chaos libyen et de son poids dans le cours du Brent

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/10/11/le-cercle-les-echos-11-octobre-2013/>

Article du **Monde du 10 octobre 2013** avec citation d'Aymeric de Villaret

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/10/11/le-monde-10-octobre-2013/>

29 septembre 2013 : **Le Cercle Les Echos** : Messieurs les anglais, tirez les premiers... à moins que le 11 octobre...

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/09/29/le-cercle-les-echos-29-septembre-2013/>

22 septembre 2013 : **Le Cercle Les Echos** : Kashagan : Mythe ou réalité ?

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/09/26/le-cercle-les-echos-22-septembre-2013/>

Article du **Monde du 29 août 2013** avec citations d'Aymeric de Villaret

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/2013/08/28/le-monde-29-aout-2013/>

Article du **Monde du 3 juillet 2013** avec citations d'Aymeric de Villaret

<http://aymericdevillaret.wordpress.com/malgre-les-couts-lor-noir-de-kashagan-fait-toujours-rever/>



Services Personnalisés

Conseil et Études économiques et boursières dans le domaine de l'Énergie

Aymeric de Villaret, expert dans le domaine de l'Énergie, ayant suivi en tant qu'analyste financier Sell Side les valeurs pétrolières intégrées européennes pendant plus de 25 ans, vous propose des services personnalisés.

Propositions de services

- Études et exposés pour les comités stratégiques des sociétés d'investissements
- Rédactions d'études sociétés cotées ou à coter
- Rédactions d'études sectorielles dans le domaine de l'énergie
- Présentations internes ou externes sur des thèmes choisis
- Interventions dans des Ecoles ou des séminaires

Bibliographie

Depuis mars 2013, Aymeric de Villaret rédige une lettre mensuelle d'informations pour faire le point sur un sujet relatif aux marchés des actions et dans le domaine du pétrole. Ces lettres ainsi que des points sectoriels peuvent se retrouver sur le site www.aymericdevillaret.wordpress.com/ ainsi que sur le site « La Synthèse on line ». www.lasyntheseonline.fr/

Aymeric de Villaret écrit également de manière régulière dans le Cercle Les Echos. Voir ses articles sur le site avec le lien ci-dessous :

<http://lecercle.lesechos.fr/user/41617/contributions>

Aymeric de Villaret était, jusqu'à l'été 2012, co-responsable sectoriel Energie à la Société Générale qu'il a rejoint en 1988 en tant qu'analyste financier actions chimie. Il a suivi le secteur du pétrole à partir de 1990. Avant de rejoindre SG, Aymeric de Villaret a travaillé comme ingénieur chimiste chez DSM pendant dix ans. En 2011 et 2012, l'équipe Pétrole SG a été classée numéro 1 au Grand prix Extel France. Il possède un diplôme d'Ingénieur Chimiste ESCOM, un troisième cycle de Finance de l'IAE Paris et est diplômé de la SFAF (Société Française des Analystes Financiers).

Aymeric de Villaret a été classé meilleur analyste Pétrole au Grand Prix Agefi de 1996 à 2003 et a été classé meilleur analyste tous secteurs confondus en 1998.

Aymeric de Villaret est membre de la SFAF (Société Française des Analystes Financiers), de l'ACP (Association des Consultants Pétroliers), du GEP AFTP (Groupement des Entreprises et des Professionnels des Hydrocarbures et des Energies connexes) et de la FAEE (Association des Economistes de l'Énergie).