

Semaine	26/1	19/1	Delta	%	Année -1
Brent ICE	81.1	78.4	2.7	3.5%	86.9
Brent Spot	82.5	80.0	2.5	3.1%	84.7
WTI Nymex	76.0	73.1	2.9	4.0%	80.5

La persistance et l'aggravation des tensions en mer Rouge fait monter le Brent à plus de 80\$/b

La semaine dernière, le pétrole brut a atteint son prix le plus élevé depuis deux mois après une nouvelle attaque contre un pétrolier en mer Rouge, soulignant les risques géopolitiques qui pèsent sur l'approvisionnement en brut. Les prix ont également été soutenu par une forte réduction des stocks américains et par les efforts déployés par le gouvernement chinois pour relancer l'économie du pays (**Fig. 1 & 2**). En moyenne hebdomadaire, le prix du Brent ICE (contrat à terme à un mois à Londres) a augmenté de 2,7 \$/b (+3,5 %) pour atteindre 81,1 \$/b, et le WTI a gagné +2,9 \$/b (+4,0 %) pour atteindre 76,0 \$/b. Le consensus des économistes interrogés par Bloomberg le 24 janvier est stable par rapport à la semaine dernière avec un prix du Brent au premier trimestre de 82,5 \$/b et 83,0 \$/b pour le deuxième trimestre (**Fig. 3**).

La persistance des tensions en mer Rouge commence à affecter les chaînes d'approvisionnement et l'inflation

Le prix du baril de Brent est repassé largement au-dessus des 80 \$/b la semaine dernière. À ce niveau, il est peu probable que le Comité ministériel conjoint de suivi de l'OPEP+ (JMMC), qui se réunit la semaine prochaine, appelle à un changement de stratégie. Pour l'heure, ce sont surtout les risques géopolitiques au Moyen-Orient qui soutiennent les prix. L'attaque vendredi dernier par les Houthis d'un pétrolier transportant du pétrole russe dans le golfe d'Aden a fait grimper le prix du Brent de plus de 2 \$/b (**Fig. 1**). Cette attaque a été interprétée comme le signe que tous les navires sont désormais potentiellement menacés, ce qui accroît le risque d'une perturbation majeure du commerce mondial.

Jusqu'à présent, le marché a bien résisté aux attaques en mer Rouge, mais la persistance et l'escalade des tensions commencent à affecter les chaînes d'approvisionnement et l'inflation. Plusieurs constructeurs automobiles européens, tels que Volvo en Belgique, Tesla en Allemagne et Stellantis en France, ont annoncé des arrêts temporaires ou des ralentissements de la production. Christine Lagarde, présidente de la Banque centrale européenne, s'est également inquiétée des perturbations des chaînes d'approvisionnement et de leurs effets sur la lutte contre l'inflation. On craint également une perturbation des importations européennes de GNL, bien que l'impact soit actuellement limité.

Selon les données du FMI, le trafic dans le détroit de Bab El-Manded a encore baissé de 10 % pour les cargos et augmenté de 6 % pour les pétroliers la semaine dernière. Par rapport à la même période de l'année dernière, le trafic a chuté de 56% pour les cargos et de 46% pour les pétroliers (**Fig. 11**).

Europe et Chine : Une situation économique mitigée

Sur le plan économique, la situation en Europe et en Chine reste contrastée. En Europe, la situation est toujours préoccupante avec un indice composite HCOB Flash PMI à 47,9 en janvier, sous la barre des 50 (qui sépare la croissance de la contraction de l'activité) pour le huitième mois consécutif. Toutefois, les perspectives semblent meilleures qu'au cours des derniers mois. Les entreprises interrogées anticipent une reprise de la croissance économique et de la demande, tant sur les marchés intérieurs qu'à l'étranger. En revanche, les pressions inflationnistes continuent de s'intensifier, l'inflation globale du coût des biens et des services ayant atteint son niveau le plus élevé depuis le mois de mai dernier.

En Chine, face à l'effondrement des marchés financiers (l'indice Hang Seng de Hong Kong, sur lequel sont cotées de nombreuses entreprises chinoises, a chuté de près de 30 % en un an – **Fig. 12**), le gouvernement a annoncé de nouvelles mesures pour soutenir l'économie du pays. Mercredi dernier, la banque centrale chinoise a annoncé une baisse du taux de réserves obligatoires pour les banques. Cette mesure devrait permettre aux banques commerciales de prêter davantage aux entreprises en injectant quelque 1 000 milliards de yuans (128,7 milliards d'euros) dans l'économie. Si cette annonce a été saluée par les marchés boursiers, la question de la suffisance des mesures de soutien reste posée, compte tenu des décisions erratiques et du durcissement de la réglementation des autorités chinoises, qui ont fait fuir de nombreux investisseurs étrangers. L'annonce ce matin de la mise en liquidation du géant immobilier Evergrande montre à quel point la situation économique en Chine reste incertaine, alors que, selon l'AIE, la Chine représentera près des 2/3 de la croissance de la demande de pétrole cette année. Plusieurs analystes prévoient une croissance du PIB chinois de l'ordre de 4,6 % cette année contre 5,2 % en 2023.

USA : La production chute de 1 Mb/j suite à la vague de froid.

La semaine dernière aux États-Unis, les stocks commerciaux de brut ont enregistré une baisse significative de 9,2 Mb, dépassant les attentes du consensus (-1,4 Mb) et la moyenne sur 5 ans (+3,0 Mb). Actuellement, les stocks sont inférieurs de 5 % à la moyenne quinquennale. Cette baisse importante des stocks s'explique par la récente vague de froid, qui a entraîné une baisse de la production intérieure de pétrole brut de 1 Mb/j à 12,3 Mb/j (**Fig. 7**) et a réduit les importations. Dans le même temps, les stocks d'essence ont considérablement augmenté, de +4,9 Mb, en raison de la faiblesse de la demande. En revanche, les stocks de gazole ont diminué de 1,4 Mb, principalement en raison de la baisse de la production des raffineries et de l'augmentation de la demande résultant de la vague de froid.

Semaine	26/1	19/1	Delta	%	Année -1
Brent ICE	81.1	78.4	2.7	3.5%	86.9
Brent Spot	82.5	80.0	2.5	3.1%	84.7
WTI Nymex	76.0	73.1	2.9	4.0%	80.5

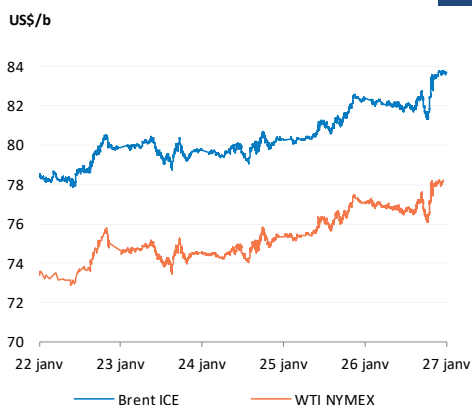
Europe : Stocks de produits en baisse. Tensions à venir sur le marché du diesel

La semaine dernière, les stocks de produits raffinés dans la zone ARA en Europe ont diminué de 1%, avec une baisse notable des stocks d'essence (-4%) et de diesel (-8%), compensée par une augmentation des stocks de fuel et de naphtha. Les stocks d'essence et de diesel sont respectivement inférieurs de 32 % et 24 % à la moyenne sur cinq ans (**Fig. 6**).

Sur le marché international de Rotterdam, les prix des produits pétroliers ont suivi la tendance des prix du brut en enregistrant une hausse de 5 % pour l'essence et de 3,6 % pour le diesel (**Fig. 4**). Signe des tensions sur le marché du gazole, le prix du crack gazole européen (différence de prix entre le Brent et le prix du gazole) vendredi dernier est repassé au-dessus de 30 \$/b pour la première fois depuis novembre (**Fig. 10**). Les rapports des traders indiquent que l'Inde et le Moyen-Orient semblent expédier davantage de diesel vers l'Asie du Sud-Est et l'Australie, plutôt que vers l'Europe, car la route vers l'Europe via le cap de Bonne-Espérance n'est actuellement pas rentable. Dans ce contexte, la marge de raffinage européenne a fortement augmenté, de 11,6 %, pour atteindre 10,7 \$/b (**Fig. 5**).

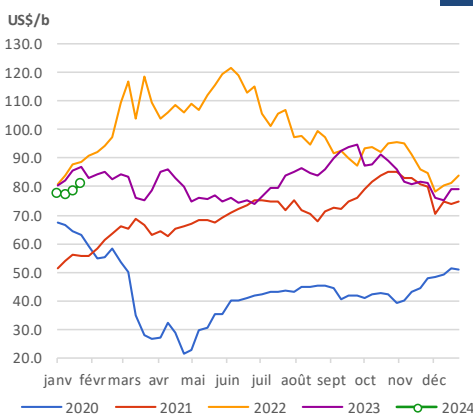
Prix Inter-Journaliers Brent / WTI

1



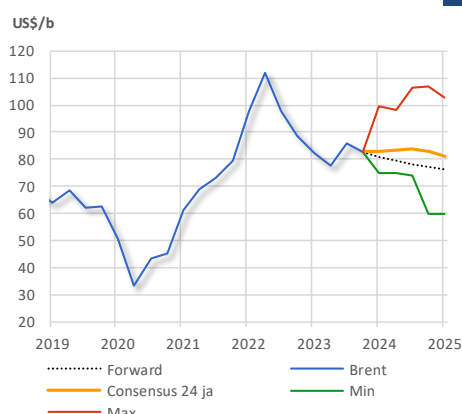
Evolution du prix du pétrole brut (Brent)

2



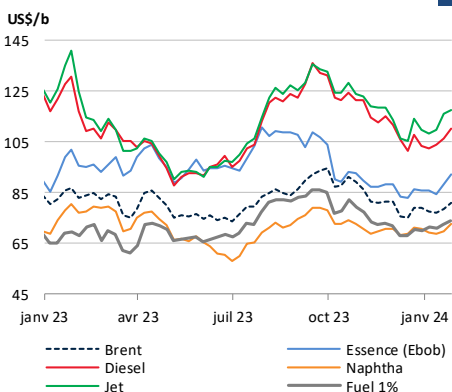
Consensus Bloomberg - Brent

3



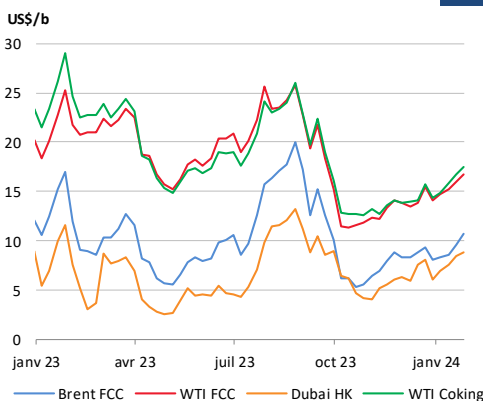
Prix des Produits Pétroliers - Europe

4



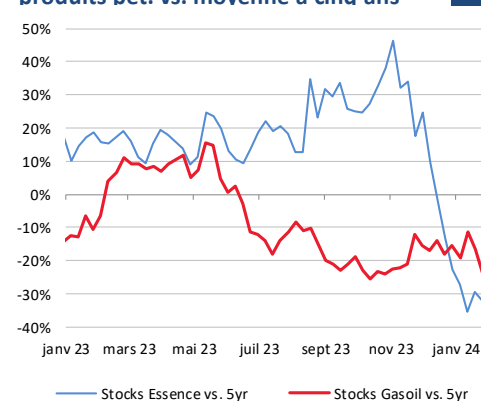
Marges de Raffinage

5



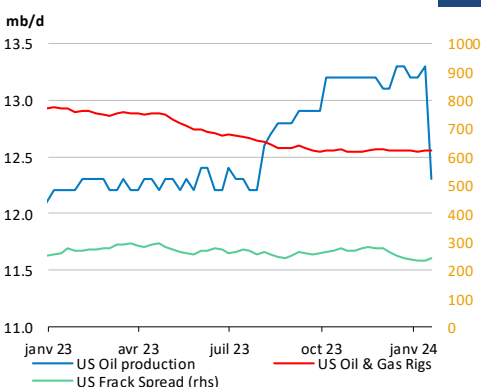
ARA Positionnement des stocks de produits pét. vs. moyenne à cinq ans

6



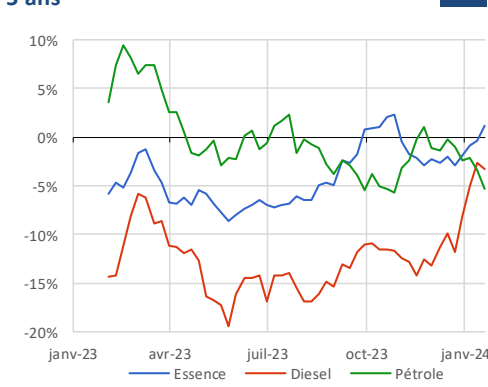
US Production de pétrole brut

7



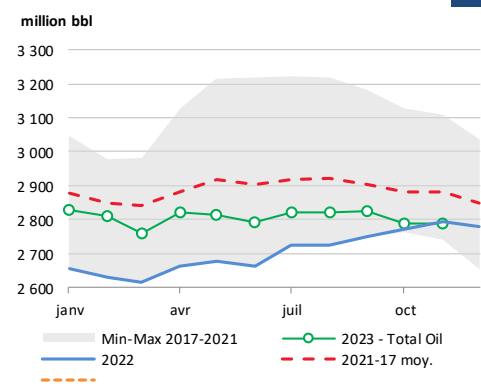
USA: Evolution des stocks vs. moyenne 5 ans

8



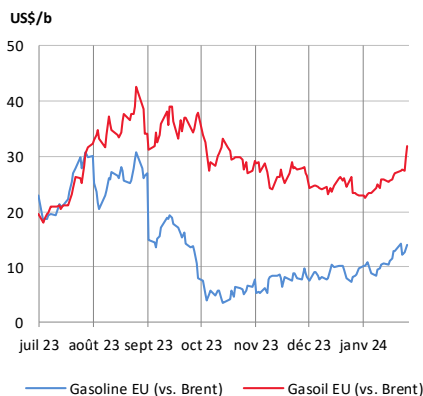
AIE Stocks Pétrole + Produits OCDE

9

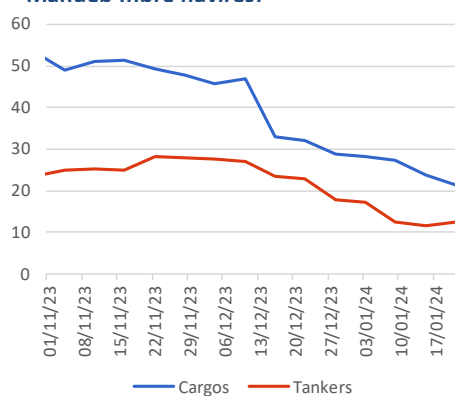


Semaine	26/1	19/1	Delta	%	Année -1
Brent ICE	81.1	78.4	2.7	3.5%	86.9
Brent Spot	82.5	80.0	2.5	3.1%	84.7
WTI Nymex	76.0	73.1	2.9	4.0%	80.5

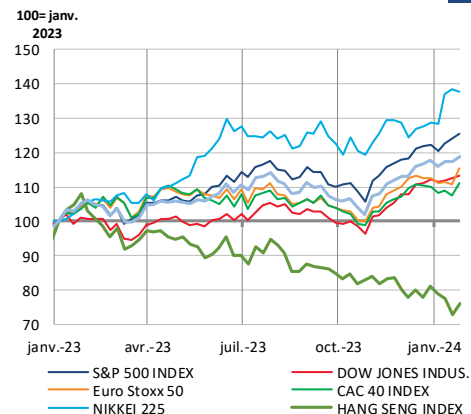
Crack Gasoil / Essence zone ARA



10 Trafic maritime: détroit de Bab el-Mandeb (nbre navires)



11 Evolution des Marchés Financiers



AIE - OMR janv.	2021	1Q2022	2Q2022	3Q2022	4Q2022	2022	1Q2023	2Q2023	3Q2023	4Q2023	2023	1Q2024	2Q2024	3Q2024	4Q2024	2024	23-22	24-23
OCDE	44.8	45.7	45.2	46.1	45.7	45.7	45.4	45.7	46.0	45.9	45.7	45.4	45.5	45.6	45.9	45.6	0.1	-0.1
non-OCDE	52.7	53.5	53.1	53.9	54.6	53.8	54.9	56.1	56.8	56.1	56.0	56.3	57.3	58.0	57.9	57.4	2.2	1.4
<i>Dont Chine</i>	15.1	15.1	14.0	14.5	15.0	14.7	15.6	16.6	16.9	16.5	16.4	16.7	17.0	17.5	17.2	17.1	1.7	0.7
Demande totale (mb/j)	97.5	99.3	98.3	100.1	100.2	99.5	100.2	101.8	102.9	102.0	101.7	101.7	102.7	103.7	103.8	103.0	2.3	1.2
Offre non-OPEP	64.9	66.2	65.9	67.2	67.7	66.8	68.1	68.6	69.6	70.0	69.1	69.5	70.4	70.8	70.8	70.4	2.3	1.3
Offre OPEP (Brut)	25.3	27.4	27.6	28.5	28.4	27.8	28.3	27.8	26.8	27.1	27.6	26.8	27.6	28.2	28.3	27.6	-0.2	0.0
Offre OPEP (NGLs)	5.3	5.4	5.4	5.4	5.4	5.4	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.6	5.6	5.6	0.1	0.1
Offre non-OPEP+	48.7	49.4	50.1	51.1	51.4	51.6	52.8	53.6	54.7	55.1	54.1	54.8	55.6	55.9	55.9	55.5	2.5	1.4
Offre OPEP+ (crude)	41.5	44.1	43.4	44.6	44.6	43.1	43.5	42.7	41.7	41.9	42.4	41.3	42.4	42.9	43.0	42.4	-0.7	0.0
Offre totale (mb/j)	95.5	98.9	98.9	101.1	101.4	100.1	101.8	101.8	101.9	102.5	102.0	101.6	103.5	104.4	104.5	103.5	1.9	1.5
Differences (+/-)	-2.0	-0.4	0.6	1.0	1.2	0.6	1.6	-0.0	-1.0	0.5	0.3	-0.1	0.8	0.7	0.5	-0.4	0.3	

EIA - STEO janv.	2021	1Q2022	2Q2022	3Q2022	4Q2022	2022	1Q2023	2Q2023	3Q2023	4Q2023	2023	1Q2024	2Q2024	3Q2024	4Q2024	2024	23-22	24-23
OCDE	47.7	45.5	37.5	42.3	42.9	42.1	42.6	44.1	45.9	46.9	44.9	45.9	45.5	46.5	46.5	46.1	2.8	1.2
non-OCDE	53.1	49.5	49.0	50.1	50.9	49.9	52.0	52.5	52.7	53.5	52.7	53.3	53.6	54.1	54.1	53.7	2.8	1.1
<i>Dont Chine</i>	14.0	14.4	14.6	14.3	14.5	14.4	15.3	15.5	15.0	15.3	15.3	15.1	15.1	15.1	15.3	15.2	0.8	-0.1
Demande totale (mb/j)	100.8	95.1	86.6	92.4	93.8	92.0	94.5	96.7	98.6	100.4	97.5	99.2	99.0	100.5	100.6	99.8	5.6	2.3
Offre non-OPEP	65.7	66.9	61.3	62.1	62.5	63.2	62.4	63.9	64.5	65.2	64.0	65.1	65.0	66.3	67.1	65.9	0.8	1.9
Offre OPEP (NGLs)	5.3	5.1	5.0	5.1	5.2	5.1	5.3	5.4	5.4	5.4	5.4	5.6	5.4	5.5	5.5	5.5	0.3	0.1
Offre OPEP (Brut)	29.3	28.3	25.6	23.6	24.9	25.6	25.1	25.5	26.8	27.7	26.3	28.2	28.3	29.2	28.7	28.6	0.7	2.3
Offre totale (mb/j)	100.3	100.3	92.0	90.8	92.5	93.9	92.7	94.8	96.7	98.3	95.7	98.8	98.7	101.0	101.3	100.0	1.8	4.3
Differences (+/-)	-0.5	5.2	5.4	-1.6	-1.3	1.9	-1.8	-1.9	-1.9	-2.0	-1.9	-0.3	-0.3	0.5	0.7	0.1	-3.8	2.0

OPEP janv.	2021	1Q2022	2Q2022	3Q2022	4Q2022	2022	1Q2023	2Q2023	3Q2023	4Q2023	2023	1Q2024	2Q2024	3Q2024	4Q2024	2024	23-22	24-23
OCDE	44.8	45.8	45.4	46.6	46.0	45.8	45.4	45.7	46.2	45.9	45.8	45.6	45.9	46.3	46.2	46.0	0.0	0.3
non-OCDE	52.3	53.6	52.9	52.9	55.0	53.9	56.1	55.8	55.9	57.3	56.3	57.7	58.0	58.5	59.1	58.3	2.4	2.0
<i>Dont Chine</i>	15.0	14.8	14.4	14.7	15.5	15.0	15.7	16.1	16.3	16.4	16.2	16.1	16.8	17.1	17.1	16.8	1.2	0.6
Demande totale (mb/j)	97.1	99.5	98.3	99.5	101.0	99.7	101.6	101.5	102.1	103.3	102.1	103.3	103.9	104.9	105.3	104.4	2.5	2.2
Offre non-OPEP	63.9	65.6	64.8	65.8	66.9	65.8	67.7	67.6	68.3	66.7	69.1	70.0	70.0	70.5	71.1	70.4	3.2	1.3
Offre OPEP (NGLs)	5.3	5.3	5.4	5.4	5.4	5.4	5.4	5.5	5.4	5.4	5.4	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	0.0	0.1
Offre OPEP (Brut)	26.3	28.3	28.6	29.4	29.1	28.9	28.8	28.3	27.6	27.1	27.9	26.8	27.6	28.2	28.3	27.7	-0.9	-0.2
Offre totale (mb/j)	95.5	99.2	98.8	100.6	101.4	100.1	102.0	101.4	101.3	99.3	102.4	102.2	103.1	104.2	104.9	103.6	2.3	1.2
Differences (+/-)	-1.5	-0.2	0.5	1.1	0.4	0.4	0.4	-0.1	-0.8	-4.0	0.3	-1.1	-0.8	-0.7	-0.4	-0.8	-0.1	-1.1

Production OPEP basée sur accords actuels