

Source : <https://www.facebook.com/notes/jean-marc-jancovici/le-pic-du-diesel-%C3%A9dition-2018/10156213321588191/>

Téléchargement 25 11 2018

## Le pic du diesel: édition 2018

[Jean-Marc Jancovici · Vendredi 23 novembre 2018](#)

Article original en espagnol «El pico del diésel: edición de 2018» sur le site OilCrash de Rafael Fernández Díez et AMT, 16 novembre 2018 [https://crashoil.blogspot.com/2018/11/el-pico-del-diesel-edicion-de-2018.html?](https://crashoil.blogspot.com/2018/11/el-pico-del-diesel-edicion-de-2018.html?fbclid=IwAR1W0MsVNw20yg26qzUvjneOIX05KneI6chSmLtvHU1yw7Fzmi35TS1q2Qs&m=1)

[fbclid=IwAR1W0MsVNw20yg26qzUvjneOIX05KneI6chSmLtvHU1yw7Fzmi35TS1q2Qs&m=1](https://crashoil.blogspot.com/2018/11/el-pico-del-diesel-edicion-de-2018.html?fbclid=IwAR1W0MsVNw20yg26qzUvjneOIX05KneI6chSmLtvHU1yw7Fzmi35TS1q2Qs&m=1)

Chers lecteurs,

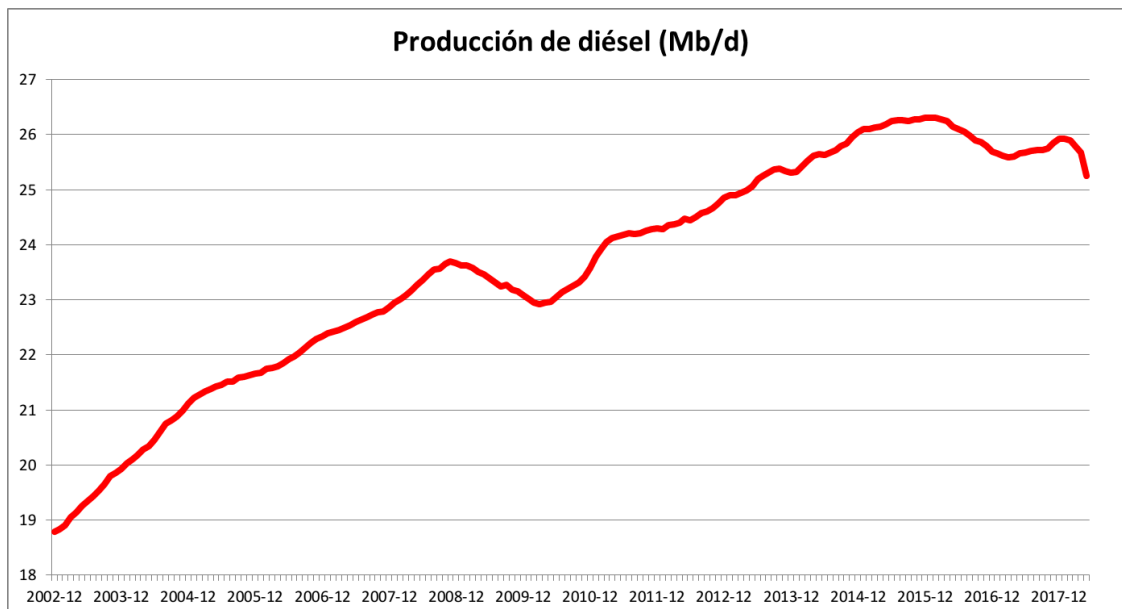
Il y a six ans, nous avons commenté sur ce même blog que, parmi tous les carburants dérivés du pétrole, le diesel était celui qui verrait probablement sa production baisser en 1er. La raison de la réduction de la production de diesel avant l'essence, par exemple, était due à la baisse de la production de pétrole brut classique depuis 2005 et au poids croissant des pétroles dits "non conventionnelles", mauvais substituts qui ne conviennent pas toujours à la production de diesel. Avec les données de l'année 2012, j'ai écrit "Le Pic du Diesel". À l'époque, la production de diesel stagnait, mais il semblait trop tôt pour s'aventurer à savoir si c'était définitif ou si cela pouvait encore remonter. J'ai revu la question en 2015, dans l'article "Le Pic du Diesel : Edition 2015 ". Les nouvelles données pour 2015 nous ont montré qu'en 2012, le plafond n'avait pas vraiment été atteint, bien que la production de diesel ait moins fortement augmenté depuis lors par rapport au taux historique, et même les 18 derniers mois de la période étudiée à l'époque ont connu une certaine stagnation. Aujourd'hui, trois autres années se sont écoulées, et c'est un bon moment pour examiner les données avec un peu de recul et voir ce qui s'est passé.

Avant de commencer, je dois remercier Rafael Fernández Díez d'avoir eu la patience de télécharger les données JODI, d'avoir élaboré les graphiques que je montre ici légèrement retouchés, et de m'avoir fait remarquer le problème que pose le raffinage du gazole (voir ci-dessous). Il n'a pas eu le temps de finir ce post et c'est pourquoi je l'écris, mais ce qui suit est en fait son travail.

Comme les deux fois précédentes, nous utiliserons la base de données JODI (Joint Oil Data Initiative). Cette base de données fournit des renseignements sur la plupart des producteurs mondiaux de pétrole et de produits raffinés, mais pas tous. Les pays non inclus sont ceux qui connaissent de graves problèmes internes et un grand manque de transparence, soit à cause des guerres, soit parce qu'ils sont des dictatures très fermées. C'est la raison pour laquelle les chiffres que je vais vous donner sont inférieurs d'environ 10 % à ce qu'ils seraient si l'on tenait compte des chiffres de chacun. Toutefois, étant donné les caractéristiques des pays qui ne sont pas pris en compte, il est très probable que leurs données ne modifieraient pas les tendances observées, mais plutôt le montant total des montants mentionnés.

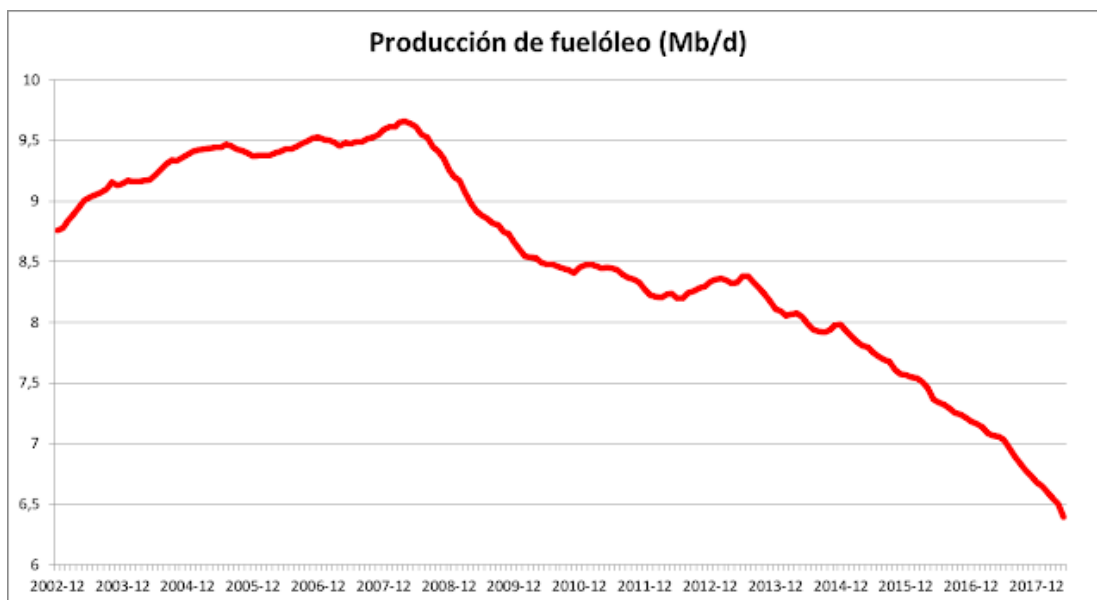
Tous les graphiques que je vais vous montrer sont corrigés des variations saisonnières, c'est-à-dire que la moyenne des 12 derniers mois est toujours prise. Ceci permet d'éviter les effets de variation dus à la saison, le graphique est moins bruyant et les tendances sont mieux perçues. Les graphiques seront toujours exprimés en millions de barils par jour (Mb/j).

Tout d'abord, je vous montre le graphique de l'évolution de la production de gasoil et de diesel au cours des dernières années (pour plus de simplicité, j'appelle ces données "diesel") :



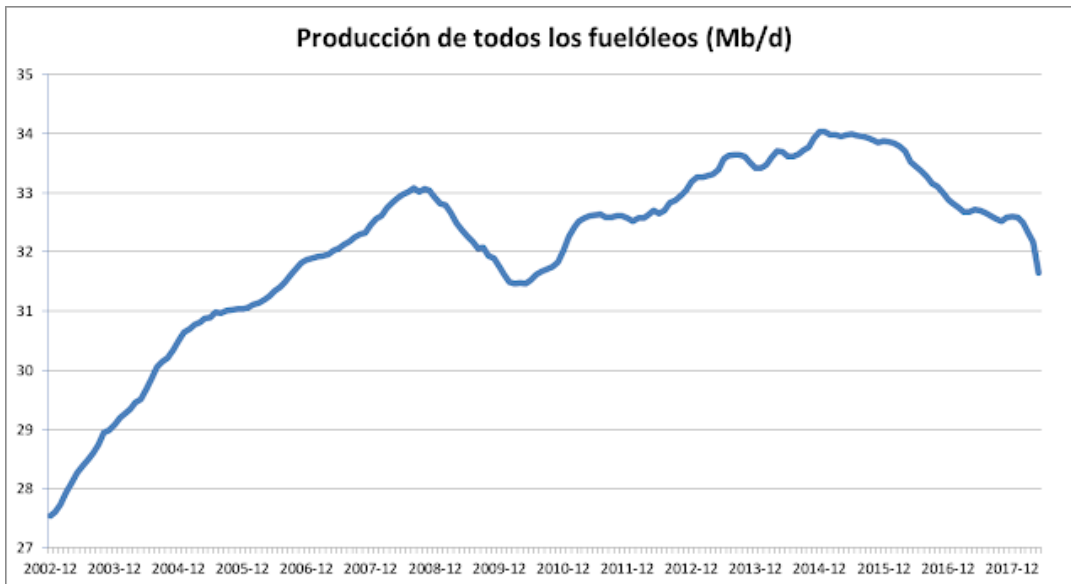
Comme on peut le voir sur le graphique, 2015 a été l'année la plus haute jusqu'à présent. Il n'y a pas eu de chute aussi brutale de la production depuis la crise de 2008-2009, mais dans le cas de l'automne 2015, nous constatons que 1) il n'y a pas eu de récession économique mondiale grave ; 2) la récession dure plus longtemps et 3) la production de diesel ne montre aucun signe de reprise. Bien qu'il soit encore un peu tôt pour s'assurer que la pic production de diesel ait eu lieu, la stagnation - voire la chute - commence à durer trop longtemps.

En regardant les données JODI, vous pouvez voir deux autres choses très intéressantes. D'une part, si l'on analyse la production de l'ensemble du fioul autre que le gazole ou le diesel, on constate que sa production est en net recul depuis des années.



Comme le montre le graphique, depuis 2007 (et donc avant le début officiel de la crise économique), la production des autres fiouls est en déclin et semble également parfaitement consolidée. L'interprétation économique habituelle est de considérer qu'il n'y a tout simplement pas de demande pour ces carburants (bien que de la même famille ils soient plus lourds que le diesel). Lorsque le pétrole est raffiné, il est soumis à un processus appelé craquage, dans lequel les longues chaînes moléculaires présentes dans le pétrole sont essentiellement brisées (par la chaleur et d'autres procédés) et les molécules sont ensuite séparées par leurs différentes propriétés de fluidité et densité. Le fait est que si des changements ont été apportés dans les raffineries pour craquer davantage les molécules de

pétrole et obtenir d'autres produits plus légers (et c'est pourquoi on produit moins de fioul lourd), les molécules qui allaient auparavant au fioul lourd devraient maintenant aller vers d'autres produits. Logiquement, compte tenu de la valeur ajoutée des carburants à molécules plus longues, il est normal que ces fiouls lourds soient craqués principalement pour produire du diesel et peut-être un peu plus de kérosène pour les avions et éventuellement un peu plus d'essence. N'oublions pas qu'à partir de 2010, la fracturation aux États-Unis va décoller fortement et le marché sera inondé de pétrole léger, qui ne convient pas au raffinage du diesel. Il est donc fort probable que les raffineries se soient adaptées pour convertir une quantité croissante de fioul lourd en fioul léger (gasoil et diesel). Cela renforce cette idée que, si l'on ajoute les volumes des deux graphiques précédents, qu'on ait une certaine compensation de la légère hausse du gasoil et du diesel avec la baisse du reste des fiouls.



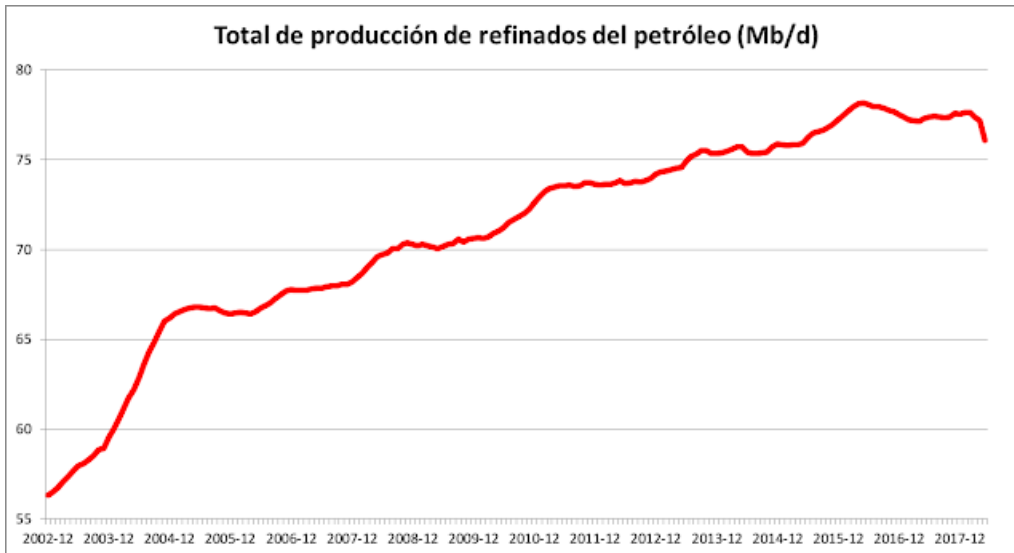
Ce que nous montre ce graphique, c'est qu'après le ralentissement de 2008-2009, il a été très difficile d'augmenter la production totale de fioul, qui aurait culminé en 2014 et y serait restée pendant près d'un an, et qui connaît actuellement une baisse assez marquée (environ 2,5 Mb/j par rapport à 2014).

Cette dernière observation est tout à fait pertinente, car si, comme on l'imagine, on craque moins de fioul lourd pour s'assurer que la production de diesel ne baisse pas davantage, la chute rapide du fioul lourd entraînera rapidement le diesel. En effet, le graphique montre qu'après une baisse en 2015 et 2016, la production de tous les fiouls s'est stabilisée en 2017, mais on peut également constater qu'au cours des derniers mois sa baisse a été assez rapide. Certes, dans ce manque de gasoil, 2,5 kb/j de pétrole conventionnel en moins (plus polyvalent pour le raffinage et donc plus adapté à la production de fioul) commencent à se faire remarquer, selon l'Agence internationale de l'énergie dans son dernier rapport annuel. D'où l'urgence de se débarrasser du diesel qui a récemment ébranlé les chancelleries européennes : elles se cachent derrière de véritables problèmes environnementaux (qui ont toujours été causés par le diesel, mais s'en sont toujours moqué) pour essayer de s'adapter rapidement à une situation de pénurie. Une rareté qui peut être brutale parce qu'elles ne se sont pas préparées à une situation qui durait depuis longtemps.

Les adeptes de cette religion qu'on appelle le libéralisme économique insisteront à tout prix sur le fait que ce que l'on observe ici, c'est un pic de la demande, ce vieil argument fallacieux qui n'est pas appuyé par les données (qui croit que quelqu'un cesse de consommer du pétrole parce qu'il le veut, car il a une meilleure alternative ? Ils diront qu'il y a une baisse de la demande de diesel et que c'est pourquoi la production stagne, et que la production de fioul diminue parce que, comme ce sont des carburants plus polluants, la nouvelle réglementation environnementale ne permet pas leur utilisation. C'est le vieux problème de la poule et de l'œuf. Si la demande de diesel n'augmente pas, son prix a une influence considérable sur elle : c'est ainsi que la pénurie est régulée dans une économie de marché. Et pour des raisons environnementales, la production de diesel lourd diminue depuis 2007, alors qu'il n'y

avait pas autant de réglementation qu'il n'y en a maintenant. Il y a un aspect du nouveau règlement qu'il me semble intéressant de souligner ici : à partir de 2020, tous les navires devront utiliser moins de carburant soufré. Comme les grands navires de charge utilisent généralement des fiouls très lourds, cette exigence, disent-ils, fait craindre une pénurie de diesel. En réalité, d'après ce dont nous avons discuté dans ce post, ce qui semble se produire, c'est que le fioul lourd diminue très rapidement et que les navires n'auront d'autre choix que de passer au diesel. Il est plus qu'évident que cela va causer des problèmes de pénurie de diesel. C'est un problème imminent, plus encore que celui des pics de prix du pétrole qui, selon l'AIE, vont se produire d'ici 2025.

La deuxième chose intéressante que les données du JODI nous montrent est l'évolution du volume de tous les produits dérivés du pétrole.



Le volume a pu continuer d'augmenter au cours de ces années grâce aux surplus d'énergie que les États-Unis versent au monde sous forme de fracturation. Cependant, le pétrole de fracturation (ou pétrole de schiste) n'est utilisée que pour produire de l'essence et n'atténue donc pas le problème du diesel. De plus, la fin du graphique sur ces lignes se termine de la même manière que celle de la production diesel, avec une baisse de plus de 2 Mb/j. Qu'est-ce que c'est censé vouloir dire ? Que la contribution du schiste à l'ensemble du volume a également touché le plafond, ne peut plus monter plus haut. C'est une autre indication que nous sommes déjà en train d'atteindre le pic pétrolier de tous les liquides pétroliers.

C'est pourquoi, gentil lecteur, quand on vous annonce que les taxes du diesel pour votre voiture vont être brutalement augmentées, vous saurez pourquoi. Parce qu'il est préférable d'ajuster ces déséquilibres avec un mécanisme qui ressemble à un marché (bien qu'en réalité il soit de moins en moins libre et de plus en plus influencé) pour expliquer la vérité. Le fait est qu'à partir de maintenant, on peut s'attendre à une véritable persécution contre la voiture à moteur à combustion interne (l'essence suivra quelques années plus tard au diesel). Ne dites pas que vous n'avez pas été averti (et je n'ai même pas été le premier à le faire sur ce blog). Et si cela ne vous plaît pas, vous devriez peut-être demander à vos élus d'expliquer la vérité.

Salut AMT

Source des données : <https://www.jodidata.org>

(publié par J-Pierre Dieterlen)