LE BATEAU EST PARTI

Le transport maritime au long cours délaisse le diesel marin pour des carburants plus propres

DOMINIQUE BARKER, CFA,
Gestionnaire de portefeuille, analyste principale, actions
Placements socialement responsables et immobilier

Au sein de Gestion d'actifs CIBC, nous nous efforçons de nous maintenir aux avant-postes de la gestion active de portefeuilles. Chaque décision que nous prenons est motivée par la volonté de gagner de l'argent pour nos clients et nous croyons fermement à l'intégration de facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) dans notre analyse. Cela nous donne de meilleurs outils et un meilleur éclairage sur les occasions à saisir et les risques existants et nous permet de prendre de meilleures décisions d'investissement.

Nous avons récemment publié un article sur la perturbation de la demande de pétrole par la révolution des véhicules électriques en passe de se produire (lire « Le pétrole aura-t-il le même destin que le sel? »). En plus de la chute de la demande de pétrole due à l'électrification du parc automobile, on peut citer une deuxième source de destruction de la demande – les flottes de vaisseaux maritimes. L'Organisation maritime internationale (OMI) a récemment reconfirmé le calendrier de ses règles de réduction du taux d'émission de soufre des navires à l'échelle mondiale, qui doit passer de 3,5 % (le niveau actuel) à 0,5 % d'ici 2020. Ces émissions proviennent de la combustion de diesel marine ou soutes, et contiennent des SOx, NOx et des particules fines[1].

La demande maritime de produits pétroliers peut sembler être un petit créneau du marché, mais l'industrie mondiale du transport consomme actuellement environ 5 millions de barils par jour[2] (bj) de diesel marine. Comme la demande mondiale totale de pétrole oscille autour de 100 millions bj, l'industrie du transport maritime est un consommateur important de produits pétroliers.

> « l'industrie mondiale du transport consomme actuellement environ 5 millions de barils par jour[2] (bj) de diesel marine »

Pour réduire les émissions de soufre, les navires ont trois options : passer à un combustible à faible teneur en soufre, installer des systèmes antipollution sur les navires (une option coûteuse) ou utiliser un autre combustible, comme le gaz naturel liquéfié (GNL), le méthanol ou les biocarburants. Ces solutions moins polluantes finiront par supplanter la demande de diesel marine, le combustible qui est extrait du pétrole lourd.

Malheureusement, le Canada produit essentiellement du pétrole lourd[3]. Le pétrole lourd est déjà déprécié, comme le montre le différentiel entre le prix du brut WCS (*Western Canadian Select*) et le prix de référence standard du pétrole léger fixé par le WTI au Texas. Plus le différentiel, ou l'écart de prix, est grand, moins les producteurs canadiens gagnent d'argent. Comme cette nouvelle réglementation de l'OMI touche particulièrement le pétrole lourd, les producteurs de pétrole lourd canadiens en seront probablement plus affectés que les producteurs de pétrole léger. Nous constatons déjà un effet sur le marché à terme, qui dénote des différentiels plus importants du fait de cette règle.

Nous soulevons cette question pour renforcer le concept de *durabilité* dans les décisions d'investissement. À mesure que nous évoluerons vers un monde dans lequel les émissions carboniques seront plus contrôlées, il est inévitable que la demande de pétrole chute. L'OMI applique cette réglementation pour réduire les émissions mondiales – ce qui valide notre opinion sur l'importance des facteurs ESG dans l'évaluation du processus de gestion des placements.

Dernier point sur le désintérêt à prévoir pour le pétrole – le 15 mars 2018, Statoil, la plus grosse société pétrolière de Norvège (capitalisation boursière de 77 milliards $ US), a changé de nom pour s'appeler désormais Equinor, supprimant ainsi toute référence au pétrole (*oil*) dans son nom. Dans le communiqué de presse annonçant le changement, le président du conseil de la société, Jon Erik Reinhardsen, disait « la plus grande transition jamais observée dans les systèmes énergétiques modernes est en cours, et nous ambitionnons d'être à la pointe de cette évolution ».

Chez Gestion d'actifs CIBC, nous partageons ce sentiment que nous étendons aux investissements que nous faisons.

Pour plus de détails, consultez le site : www.gacibc-institutionnel.com

[1] Les oxydes de soufre (SOx), les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines sont des émissions qui peuvent avoir un effet négatif important sur la qualité de l'air.
[2] Source : Morgan Stanley, "*Compliant Fuel Favoured for Shipping Sulphur Regs*", 8 mars 2018
[3] La production de pétrole du Canada représente au total environ 4 millions de barils par jour, dont 60 % sont extraits des sables bitumineux – du pétrole lourd.

Les opinions exprimées dans le présent article sont celles de Dominique Barker et non celles de Gestion d'actifs CIBC. Cet article vise à donner des renseignements généraux et ne vise aucunement à vous donner des conseils fi nanciers, de placement, fi scaux, juridiques ou comptables, et il ne constitue ni une offre ni une sollicitation d'achat ou de vente des titres mentionnés. La situation personnelle et la conjoncture doivent être prises en compte dans une saine planifi cation des placements. Toute personne voulant utiliser les renseignements contenus dans le présent article doit d'abord consulter son conseiller. Sauf indication contraire, toutes les opinions et estimations fi gurant dans le présent article datent du moment de sa publication et peuvent changer. Certains renseignements que nous vous avons fournis pourraient constituer des énoncés prospectifs. Ces énoncés comportent des risques connus et non connus, des incertitudes et d'autres facteurs pouvant faire en sorte que les résultats ou les rendements réels diffèrent sensiblement des résultats ou des rendements futurs prévus explicitement ou implicitement dans lesdits énoncés prospectifs.

[MD]Gestion d'actifs CIBC et le logo CIBC sont des marques déposées de la Banque Canadienne Impériale de Commerce (la Banque CIBC).

Le matériel et/ou son contenu ne peut être reproduit ou distribué sans le consentement écrit explicite de Gestion d'actifs CIBC inc.

591