



Dernières tendances du marché :

Lors de notre dernier bulletin, nous projetions une tendance maitrisée mais bien baissière des prix de la coco tout au long de l'année 2026 suite à l'amélioration des rendements dans les pays producteurs. Cette tendance de fond est cependant aujourd'hui fragilisée suite à la guerre entre les Etats-Unis et Israël contre l'Iran.

En effet, la fermeture du détroit d'Ormuz impacte fortement le marché mondial du pétrole, qui est sans doute la matière première ayant le plus d'impact potentiel sur toutes les autres. Le cours de l'huile de coco (CNO), principal indice de la tendance général des prix de coco a augmenté d'environ +200\$/mt CIF RTD en l'espace d'un mois. Cette tendance, aura probablement un effet très bientôt sur les prix de nos matières qui devraient ainsi au moins se raffermir, voire augmenter.

Le manque d'accès au détroit, par lequel transite environ 20% du pétrole mondial, crée non seulement une hausse des prix mais également un potentiel phénomène de pénuries locales, particulièrement en Asie du Sud-Est. Les Philippines, l'un des principaux pays producteur de coco serait potentiellement l'un des plus touchés par ces pénuries si la guerre continue.

L'Indonésie, à la vue de la hausse du prix du pétrole, se penche de nouveau sur son programme de biodiesel B50 qui contient 50% d'huile de palme. Son introduction sur le marché local pourrait ainsi débuter dès cette année 2026. Cela créera une demande supplémentaire en huile végétale pouvant entraîner à son tour une augmentation du prix des huiles alimentaires dans leur ensemble, y compris du CNO qui est l'une des huiles de substitution du KNO.

Le Brent est de nouveau passé au-dessus des 100\$ et se rapproche des 110\$. Plusieurs indicateurs suggèrent que même si cette guerre trouve une issue rapide (ce qui semble de plus en plus improbable), la crise énergétique qu'elle a déclenchée va quant à elle, durer. Les installations GNL de South Pars ont été détruites, la production qatarie de GNL va être privée de 17% de ses ressources en gaz pour au moins cinq ans suite à la destruction du site de Ras Laffan. Plusieurs installations pétrolifères en Arabie Saoudite ont également été touchées, ce qui va fragiliser de toute manière sur le moyen terme les approvisionnements d'or noir.

En conclusion, malgré une baisse des prix de la coco depuis le début de l'année 2026, le marché va désormais potentiellement se raffermir. La hausse des coûts énergétiques, du fret et les incertitudes géopolitiques continuent de soutenir les prix des huiles végétales, dont l'huile de coco, à des niveaux élevés.



Notre œil sur place :

Depuis plusieurs mois, nous travaillons avec un français établi aux Philippines afin d'accéder à des informations précieuses que seul un œil local peut déceler, en plus de son aide apportée pour mieux contrôler nos approvisionnements.

La crise dont nous sommes sortis il y a quelques mois était due à une longue période de sécheresse dans les pays tiers, les cocotiers sont alors entrés en stress hydrique et leurs rendements ont diminués de plus de 90%. La saison des pluies se terminant au mois de mars nous apporte déjà la conclusion suivante: les Philippines sont en déficit de pluie sur cette période (Novembre—Mars). Cela pourrait avoir des conséquences sur les rendements des prochains mois et fatalement sur le prix de la coco.

La situation énergétique se tend : des ruptures locales sont déjà observées. Le prix du diesel a doublé en l'espace de quelques semaines. Les stocks disponibles restent pour l'instant suffisants, mais la persistance de la fermeture du détroit d'Ormuz ferait peser un risque élevé de pénurie d'ici fin avril-mai, en particulier sur le diesel (essentiel pour le transport et la production électrique hors réseau) et le GNL.



Le fret maritime :

Le fret maritime reste en soi sur sa tendance de fond: d'ici 2028 les capacités de transports vont évoluer à la hausse, ce qui devrait conduire les prix à une baisse et une stabilisation durant les trois années à venir.

Cependant, depuis le début de la guerre, certaines compagnies maritimes ont mis en place des EFS (Emergency Fuel Surcharges) ainsi que des WRS (War Risk Surcharges). Ces frais supplémentaires, liés à la baisse des approvisionnements en hydrocarbures, à l'immobilisation de certains bâtiments ainsi qu'au risque accru liés à certaines routes maritimes, amènent donc une tendance au raffermissement des coûts de fret, voire à une augmentation. Le transport routier quant à lui voit sa surcharge gazole être appliquée depuis déjà plusieurs jours, faisant grimper les prix de plus de 30%.

En conclusion, nous vous recommandons de sécuriser vos besoins sur T2 et T3 rapidement et éventuellement d'augmenter vos quantités en stock.

Nous sommes disponibles si vous avez la moindre question.