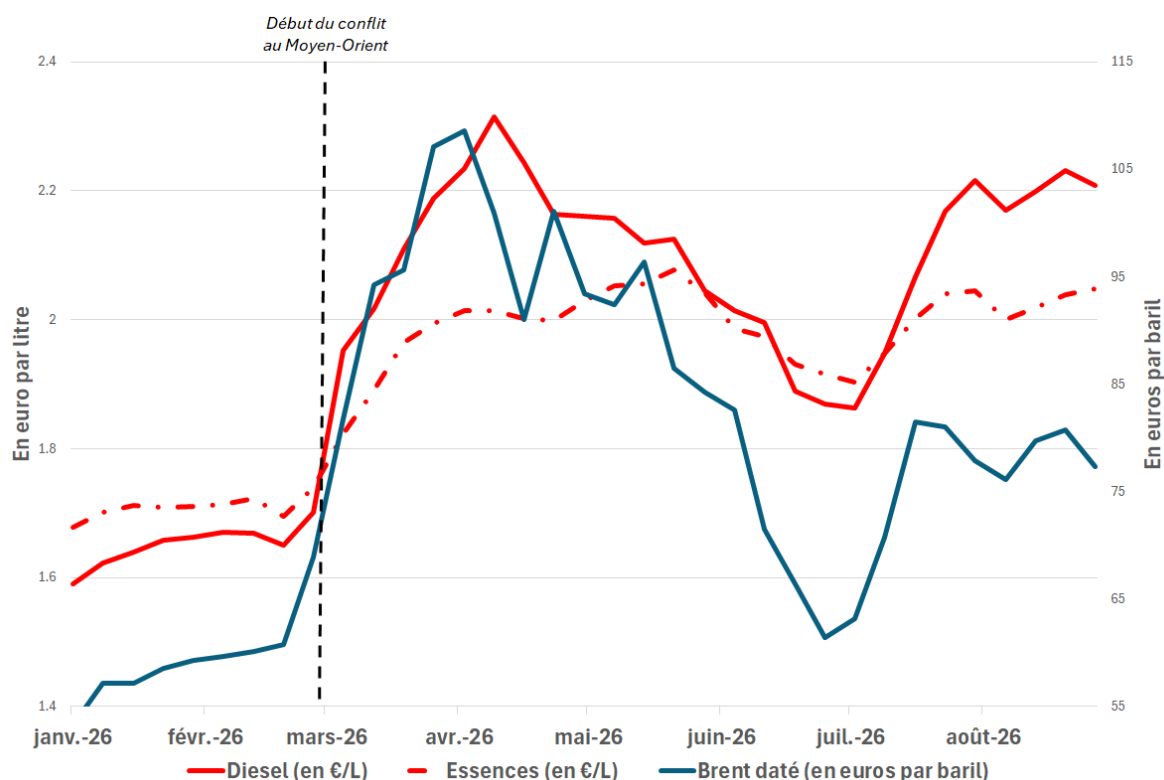


Pourquoi le prix des carburants ne suit-il pas toujours strictement le cours mondial du pétrole ?

Par Laurence Coursieras, Alexandre Ménard, Camille Thubin

Le prix des carburants ne dépend pas uniquement des cours mondiaux du pétrole brut. Il reflète également le coût de sa transformation en essence, gazole ou kérosène, ainsi que les conditions d'offre et de demande propres à chaque produit raffiné. Lorsque l'offre de produits raffinés est contrainte par des facteurs exogènes, les prix des carburants peuvent ainsi rester élevés, voire augmenter, sans évolution équivalente du cours du pétrole brut. L'épisode du printemps et de l'été 2026 illustre ce mécanisme : entre février et août, les tensions sur les capacités de raffinage expliqueraient environ 60 % de la hausse cumulée des prix des produits pétroliers en France.

Graphique 1 : Prix des carburants (TTC) en France et cours mondial du pétrole (Brent) depuis janvier 2026 (en euro par litre à gauche, en euros par baril à droite)



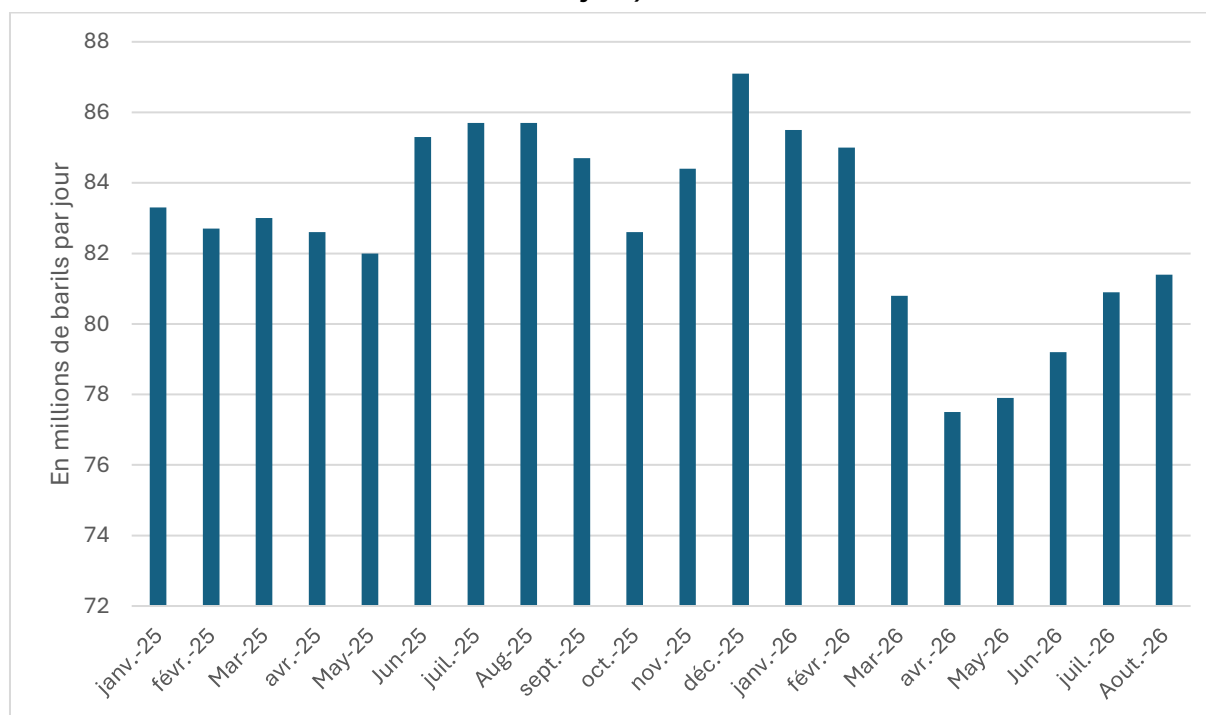
Source : Ministère de la Transition écologique, Aménagement du Territoire, Transports, Ville et Logement, Prix des produits pétroliers pour les prix des carburants. EIA, pour le Brent daté (prix au comptant de cargaisons physiques de pétrole de la mer du Nord livrables à court terme). Données quotidiennes arrêtées au 28 août.

Une contraction marquée de l'activité mondiale de raffinage

La fermeture du détroit d'Ormuz depuis le conflit États-Unis-Iran qui a débuté le 28 février dernier a fortement réduit les exportations de pétrole brut et de produits raffinés du Golfe. Les attaques ukrainiennes contre les raffineries et les infrastructures d'exportation russes ont simultanément limité les livraisons de produits russes sur les marchés internationaux.

Nous comparons le volume de pétrole brut traité quotidiennement par les raffineries mondiales avec celui observé au même mois de 2025. D'après l'Agence internationale de l'énergie, l'écart atteignait environ 2,3 millions de barils par jour en mars, 5,1 millions en avril, 4,2 millions en mai, 6,0 millions en juin, 4,7 millions en juillet et 4,2 millions en août. Sur l'ensemble de la période allant de mars à août, le déficit cumulé de production représenterait ainsi environ 810 millions de barils, soit 4,4 millions de barils par jour en moyenne, environ 4 % de la consommation mondiale quotidienne.

Graphique 2 : Volume mondial de raffinage depuis janvier 2025 (en millions de barils par jour)



Source : AIE, Oil Market Report, septembre 2026.

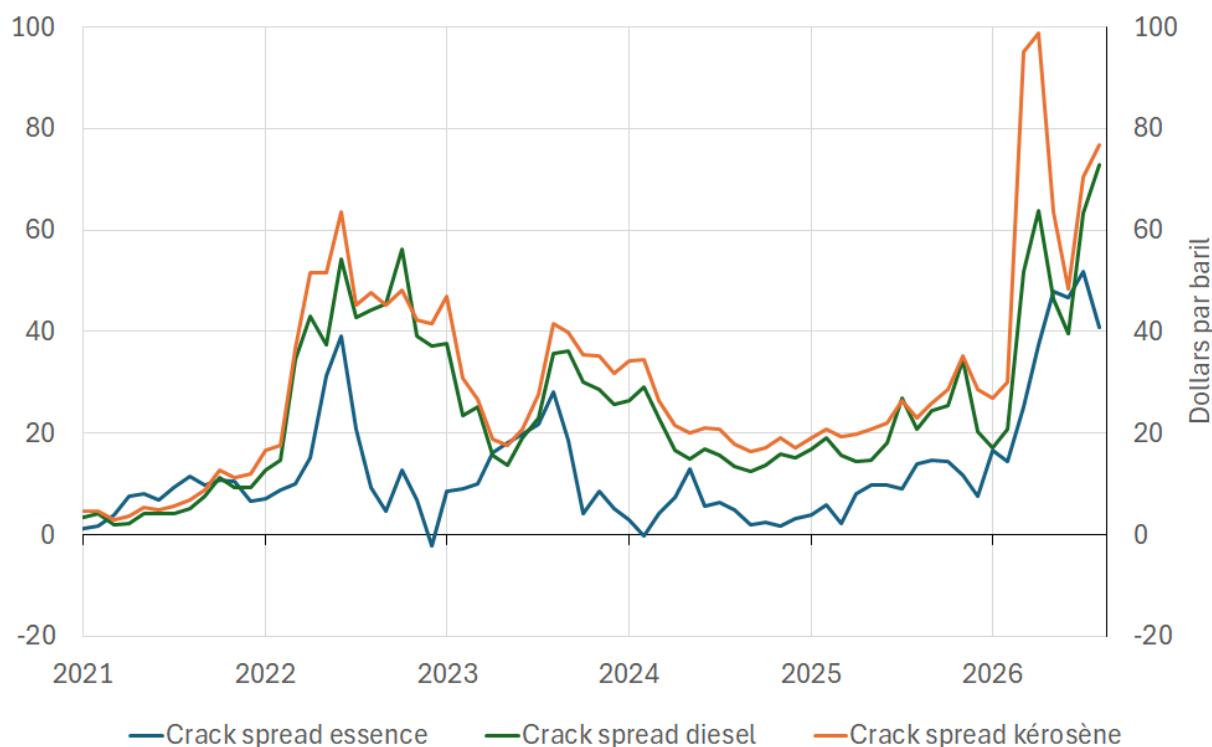
La contraction du volume mondial de raffinage liée aux tensions géopolitiques a réduit la disponibilité des principaux produits raffinés, notamment l'essence, le gazole et le kérosène, exerçant des pressions haussières sur leurs prix. Cet ajustement de l'offre s'est cependant révélé hétérogène selon les produits, ce qui explique l'évolution contrastée de leurs prix de gros. Plusieurs mécanismes peuvent être avancés pour expliquer, en particulier, l'écart entre les prix de l'essence et du diesel raffinés. Les exportations mondiales de diesel ont été perturbées par les difficultés de transit dans le détroit d'Ormuz, alors que de nombreux pays demeurent fortement dépendants des flux en provenance du Moyen-Orient. Par ailleurs, les attaques contre les infrastructures pétrolières russes ont réduit l'offre mondiale de produits raffinés, en particulier de diesel, dont la Russie est

l'un des principaux fournisseurs. Enfin, la demande de diesel est relativement peu sensible aux prix, car elle est liée notamment au fret routier, au transport maritime et à l'agriculture.

Ces tensions se reflètent dans l'évolution des *crack spreads* (voir le graphique 3). Le *crack spread* correspond à l'écart entre deux prix cotés sur les marchés à terme : le prix d'un produit raffiné, comme l'essence ou le gazole, et celui du pétrole brut. À l'instar de la marge de raffinage, dont il est un bon proxy, le *crack spread* reflète non seulement les coûts de transformation du pétrole brut, mais aussi les tensions d'offre et de demande sur les marchés des produits raffinés. La marge de raffinage s'en distingue toutefois en retranchant également le coût du fret pétrolier et les frais d'assurance. En Europe du Nord-Ouest, les *crack spreads* moyens du diesel sont restés proches de 50 dollars par baril entre avril et juin, puis ont grimpé à plus de 70 dollars en juillet selon les données Bloomberg. Le *crack spread* de l'essence, négatif en avril, est remonté à 23 dollars en mai puis à 26 dollars en juin et à 40 dollars en juillet. Le *crack spread* du kérosène a diminué après son pic de mars, mais restait supérieur à 45 dollars par baril en juin et est remonté en juillet à 67 dollars le baril.

La détente du prix du brut observée entre avril et juin n'a donc pas entraîné de baisse équivalente et immédiate des prix des produits raffinés. Entre fin avril et fin juin, le prix du brut de mer du Nord (Brent) a diminué de 51 dollars par baril, contre seulement 25 dollars pour l'essence européenne. Le *crack spread* de l'essence a ainsi plus que triplé sur cette période. Les tensions sont ensuite restées visibles en juillet et en août, notamment sur le diesel.

Graphique 3 : Crack spreads de l'essence, du diesel et du kérosène en Europe du Nord-Ouest



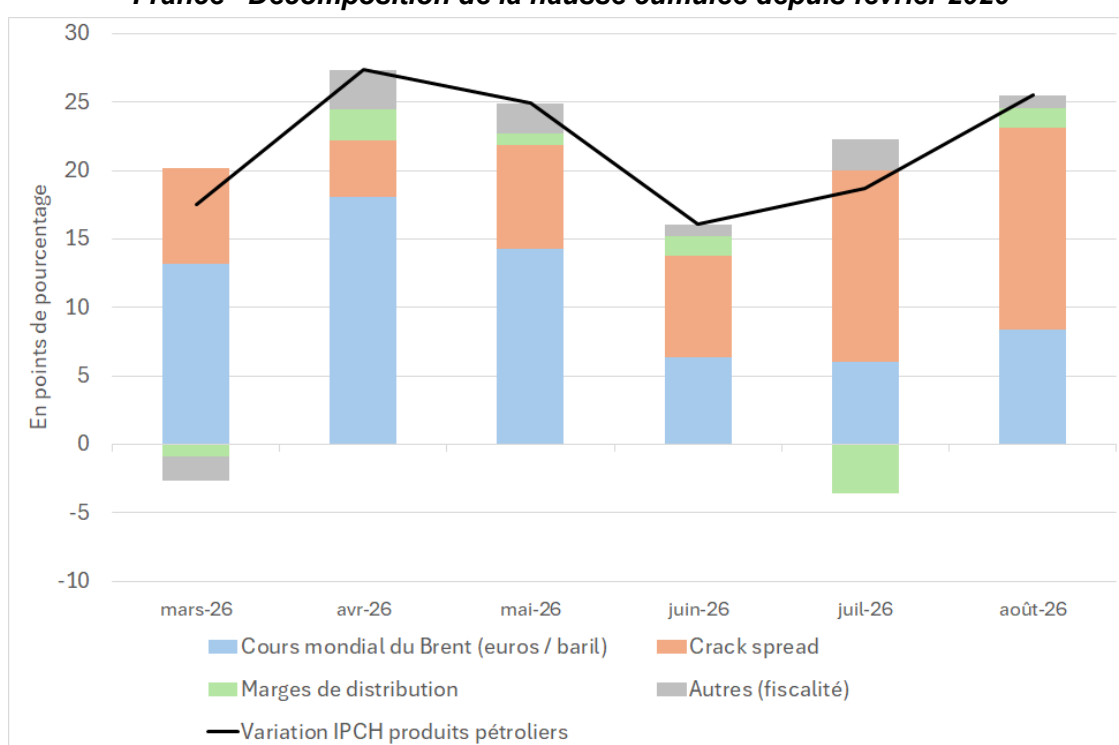
Source : LSEG Datastream, AIE et Argus Media Group. Moyennes mensuelles en dollars par baril.

L'incidence estimée des tensions sur l'essence et le diesel raffinés dans les prix de l'énergie en France

Afin d'estimer l'incidence des tensions sur l'essence et le diesel raffinés sur les prix de l'énergie en France, nous décomposons les contributions des différentes composantes à l'inflation des produits

pétroliers entre février et août 2026, en moyenne mensuelle (voir graphique 4) : prix du Brent exprimé en euros, écart entre le prix de gros du produit raffiné et le prix du Brent en euros (*crack spread*) sur les marchés au comptant, marges de distribution et autres composantes, principalement la fiscalité. Pour chaque mois, les cotations quotidiennes de gros de l'essence et du diesel sur les marchés européens sont converties en euros par litre à l'aide du taux de change euro-dollar. Les contributions des différents produits sont ensuite agrégées dans un *crack spread* moyen selon leurs poids dans l'indice des produits pétroliers publiés par l'Insee. En 2026, les essences représentent 44,7 % de cet indice, le gazole routier 49,3 % et le fioul domestique 6,0 %. Ce calcul est cohérent avec la marge brute de raffinage estimée par le Ministère de la Transition écologique. Les marges de distribution correspondent à l'écart entre le prix de détail hors taxes et le prix du produit raffiné.

Graphique 4 : Indice des prix à la consommation harmonisé des produits pétroliers en France - Décomposition de la hausse cumulée depuis février 2026



Source : Bloomberg, Insee, calculs Banque de France

La contribution du *crack spread* moyen à la hausse cumulée des prix des produits pétroliers par rapport à février 2026 est visible dès le mois de mars et devient la principale composante identifiée à partir de juin 2026. Les tensions apparaissent d'abord principalement sur le diesel, dont le *crack spread* augmente fortement dès mars, avant de s'étendre plus nettement à l'essence à partir de juin. Entre février et août 2026, les prix des produits pétroliers ont augmenté d'environ 26 %. Selon notre décomposition, la hausse du *crack spread* moyen a contribué à cette progression à hauteur d'environ 15 points de pourcentage, soit près de 60 % de la variation cumulée. À titre d'ordre de grandeur, compte tenu du poids des produits pétroliers dans l'IPCH énergie, cette contribution représenterait environ 7 points de pourcentage de la hausse cumulée des prix de l'énergie sur la période. Rapportée à l'IPCH total, elle représenterait environ 0,6 point de pourcentage de la hausse cumulée des prix à la consommation.

Les tensions sur les produits raffinés pourraient persister au-delà d'une éventuelle normalisation des flux de pétrole brut, elle-même dépendante du conflit en Iran. La remise en état des

infrastructures endommagées et le rétablissement de la production et des chaînes logistiques peuvent en effet nécessiter plusieurs mois.

Le kérosène n'est pas inclus dans cette estimation directe, car il n'est pas acheté directement par les ménages et ne possède pas de pondération propre dans l'IPCH des produits pétroliers. Son renchérissement peut néanmoins se transmettre, avec retard, aux prix des billets d'avion. Cet effet indirect s'ajoute potentiellement à celui estimé ici, mais ne peut pas être mesuré selon la même méthode.

L'épisode du printemps et de l'été 2026 montre ainsi que l'évolution des prix des carburants ne dépend pas uniquement de celle du pétrole brut. Elle dépend également de la capacité du système mondial à transformer le brut et à acheminer les produits raffinés jusqu'aux consommateurs. Des tensions sur les capacités mondiales de raffinage peuvent amplifier ou prolonger la hausse des prix des carburants, même lorsque le prix du brut commence à se détendre. Toutefois, on ne peut pas non plus exclure qu'une résolution, même partielle, du conflit au Moyen-Orient entraîne une baisse rapide du prix du Brent. Celle-ci pourrait alors se répercuter sur les prix à la pompe, malgré le maintien de *crack spreads* à des niveaux durablement élevés en raison de tensions plus persistantes sur les capacités mondiales de raffinage.

Ces constats ne remettent pas en cause la diminution structurelle de la sensibilité de l'inflation française au prix du pétrole brut au cours de la dernière décennie, comme le montrent Chatelais, Kalantzis et Ulgazi (2026, à paraître). Cette analyse souligne toutefois que des tensions spécifiques sur le raffinage peuvent, lors de certains épisodes, constituer un canal inflationniste distinct.