

Paris, 1^{er} octobre 2026

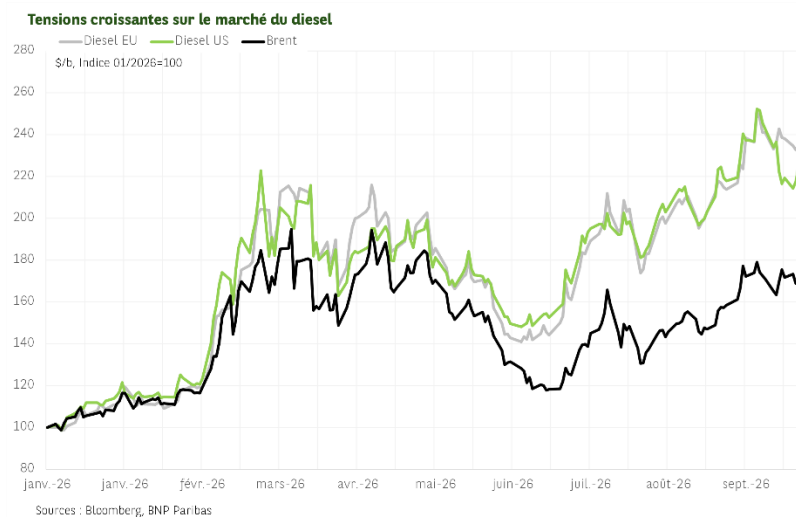
EcoFlash

Menaces sur les importations européennes de diesel : risque de pénurie écarté, pour le moment, mais risque de hausse des prix accru

En Europe, la possibilité d'une interdiction américaine des exportations de diesel a amplifié les inquiétudes sur l'évolution du prix d'un carburant très utilisé¹, qui a déjà beaucoup augmenté depuis le déclenchement du conflit en Iran. C'est devenu un enjeu politique majeur des deux côtés de l'Atlantique à l'approche d'échéances électorales décisives.

Un marché du diesel particulièrement tendu en raison de la faiblesse des amortisseurs disponibles

À la suite du déclenchement du conflit, le diesel a, en effet, enregistré parmi les plus fortes hausses de prix sur le marché pétrolier en raison de conditions de marché particulièrement tendues. Depuis fin février, si les cours du baril de pétrole brut ont augmenté de 46%, ceux du diesel ont bondi de 100% en Europe et de 76% aux États-Unis.



Les facteurs d'atténuation des pressions pour le marché des produits raffinés, et plus particulièrement celui du diesel, ont été plus limités que dans le cas du brut. Les flux transitant par le détroit d'Ormuz (environ 17% du commerce maritime de diesel avant le conflit) ont été réduits d'environ 75%. À cela s'ajoute l'arrêt des exportations russes pour cause de dommages de guerre, ce qui prive le marché du diesel d'environ 12% des exportations par voies maritimes. Par ailleurs, contrairement au brut, la Chine n'a pas joué le rôle d'amortisseur du marché du diesel. Au contraire, la crise énergétique a provoqué un arrêt des exportations chinoises de produits raffinés (dont le diesel) vers le reste de l'Asie à partir du mois d'avril. La reprise des exportations chinoises au cours des deux derniers mois reste fragile étant donné, notamment, le niveau des stocks de diesel au plus bas depuis 15 mois.

Les États-Unis ont atténué ces tensions sur le marché du diesel en augmentant leurs exportations de produits raffinés (+25% en moyenne au S1 2026 par rapport à la moyenne des cinq dernières années). Cette hausse des exportations a nécessité un taux d'utilisation des raffineries élevé (proche de son maximum) et, dans une moindre mesure, une réduction des stocks (-11% par rapport à la moyenne des cinq dernières années à mi-septembre pour les *middle distillates*²). Autant d'éléments qui ont contribué à tendre le marché intérieur américain et ont poussé les prix du diesel au détail vers des niveaux records. Les prix du diesel routier (moyenne US) ont augmenté de 68% depuis fin février et de 74% sur un an.

Une vulnérabilité européenne structurellement élevée

Dans ce contexte de marché cumulant tensions et marges de manœuvre très réduites, l'Europe serait particulièrement affectée par une réduction, voire un arrêt, des exportations américaines. Au cours du S1 2026, les importations ont couvert 46% de la demande européenne de diesel selon Eurostat, dont 40% proviennent des États-Unis. L'Europe, qui a perdu beaucoup de capacités de production ces dernières années, enregistre des taux d'utilisation de ses raffineries proches de leur maximum. Ses marges de manœuvre sont donc limitées.

¹ La part du diesel dans le *mix* énergétique primaire est de 17% dans l'UE et de 7,3% aux États-Unis.

² Catégorie de produits pétroliers raffinés qui regroupe principalement le diesel et le carburant d'aviation.

Mais un risque de pénurie écarté à court terme

Le risque de pénurie semble toutefois limité à court terme. La situation des stocks européens n'est pas confortable mais elle n'est pas alarmante. Les stocks commerciaux de diesel du périmètre ARA³ sont actuellement historiquement bas (environ 12 millions de barils), inférieurs de 23% à leur niveau de fin septembre 2025. Quant aux stocks d'urgence (*EU Emergency Stocks*), ils sont, selon la Commission européenne, à un niveau suffisant. Eurostat les estime à 270 millions de barils en juin 2026 (ils sont stables sur un an), soit environ 60 jours de consommation de l'UE. L'Europe importe environ 0,9 mb/j de diesel des États-Unis et les stocks d'urgence couvriraient donc environ 60 jours de consommation de 4,5 mb/j.

La hausse des cours pourrait être significative

Quel que soit l'évolution du conflit, les prix du baril de diesel devraient demeurer orientés à la hausse à court terme. Selon notre scénario central, les cours du pétrole brut devraient rester très élevés au T4 2026 en raison de la persistance des tensions dans le Golfe persique, alors que le retour d'un flux d'exportations de diesel normalisé en provenance de Russie et du Moyen-Orient semble peu probable à cette échéance.

Parmi les facteurs de tensions à venir, le début de la saison de maintenance en Europe pourrait affecter les niveaux de production, alors que la demande élevée de diesel aux États-Unis est forte en automne (récoltes agricoles et stockage pré-hivernal). Dans un scénario où les tensions demeureraient faibles, la marge de raffinage (*crack spread*) du diesel pourrait augmenter de 5% au cours du T4 par rapport à son niveau de fin septembre 2026 avant de refluer graduellement durant l'année 2027. Un scénario intermédiaire (hausse de 10% du *crack spread* au T4 2026) se matérialiserait par des contraintes modérées sur les exportations américaines de diesel et un recours aux stocks européens. Enfin, un scénario adverse (hausse de 35% du *crack spread* au T4 2026) traduirait des restrictions sévères aux exportations de diesel américain et une réponse européenne retardée.

Quels effets sur l'inflation en zone euro ?

Selon nos estimations, la hausse du prix du diesel accentuerait le pic d'inflation attendu en zone euro sans en modifier le calendrier. Dans notre scénario central de septembre 2026 (voir notre [EcoPerspective](#) récemment publié) l'inflation totale culminerait à 4,1% a/a en janvier 2027 avant de refluer progressivement vers 2% à la fin de l'année. Les deux scénarios les moins défavorables n'ajouteraient qu'un surcroît limité au pic : +0,1 point dans le premier scénario (+5% pour le *crack spread* au T4 par rapport à la fin du T3) et +0,2 point dans le scénario intermédiaire (+10%), l'inflation atteignant respectivement 4,2% et 4,3% en janvier 2027. Un risque à la hausse existe toutefois dans le second scénario lié à l'ampleur, incertaine, des effets de propagation. Dans ces deux cas, l'essentiel de l'effet passerait par les prix des carburants (qui répercutent rapidement la hausse des cours) et s'estomperait au cours de l'année 2027. Dans le cas du scénario adverse (+35%), le surcroît d'inflation approcherait de 0,6 point au début de 2027, portant l'inflation au-delà de 4,6%. Un choc de cette ampleur réduirait, en effet, la capacité des entreprises à absorber la hausse de leurs coûts, ce qui se répercuterait à la hausse sur un panier plus large de biens (alimentaires, biens industriels). Ensuite, l'effet ne se dissiperait que progressivement.

Pascal Devaux

Économiste Moyen-Orient, Balkans occidentaux – Énergie
pascal.devaux@bnpparibas.com

Guillaume Derrien

Économiste Europe, Zone Euro, Commerce international
guillaume.a.derrien@bnpparibas.com

³ Amsterdam-Rotterdam-Anvers, principal *hub* de stockage de matières premières en Europe.