

PRODUITS PÉTROLIERS RAFFINÉS : DOIT-ON CRAINDRE DES PÉNURIES EN EUROPE ?

La guerre au Moyen-Orient a fortement perturbé le marché des produits pétroliers raffinés en Asie mais aussi en Europe. Pour le moment, la situation reste sous contrôle en Europe, notamment grâce à des niveaux de stock qui permettent une visibilité d'environ un mois de consommation. Néanmoins, la double dépendance européenne aux producteurs du Golfe et d'Asie incite à la prudence. L'état de l'approvisionnement du marché européen va dépendre, à la fois, des évolutions géopolitiques dans le Golfe et de la volonté des producteurs asiatiques de privilégier, ou non, leur marché intérieur.

LES BOULEVERSEMENTS DU MARCHÉ SE SONT TRADUITS PAR DE TRÈS FORTES HAUSSES DE PRIX

Plus d'un mois après le déclenchement du conflit au Moyen-Orient, ses conséquences sur le marché des hydrocarbures sont significatives : i/ un arrêt presque complet des flux transitant par le détroit d'Ormuz (soit environ 10% de la consommation mondiale de pétrole brut et environ 5% de celle des produits raffinés), ii/ des capacités de production de certains pays du Golfe détruites (dont 17% de la production de GNL du Qatar qui fournit environ 20% du marché mondial) et 43% des capacités de raffinage du Golfe endommagées à des degrés divers, iii/ une forte hausse des prix de l'ensemble des produits, qu'ils soient bruts ou raffinés.

Si, jusqu'à maintenant, les perturbations concernaient essentiellement les flux, la fin de la période de livraison des cargaisons en provenance de la région du Golfe (débutée avant le déclenchement du conflit) signifie une hausse du risque de pénurie physique de certains produits. Parmi les produits raffinés, c'est le cas notamment des carburants dont les prix ont augmenté davantage que celui du pétrole brut.

Les prix de gros de l'essence ont crû sur l'ensemble des marchés, mais les hausses les plus significatives concernent le diesel et le carburant d'aviation, dont les chaînes de valeur sont beaucoup plus contraintes par les perturbations actuelles. Ainsi, les prix de gros du diesel ont doublé en Europe et triplé en Asie, tandis que ceux des carburants pour l'aviation ont doublé en Europe et été multipliés par 2,5 en Asie. Aux États-Unis, la hausse est, pour le moment, plus contenue avec des augmentations d'environ 50% des prix de gros de ces carburants.

Quelle que soit l'évolution du conflit, la tension sur ces marchés devrait aller en s'aggravant dans les semaines à venir. En effet, même dans un scénario très optimiste d'arrêt rapide du conflit, le retour à un fonctionnement normal du marché des hydrocarbures sera très progressif et prendra plusieurs semaines voire plusieurs mois. Dans ce contexte, on peut s'interroger sur la possibilité d'une rupture physique de l'approvisionnement en Europe de ces produits raffinés.

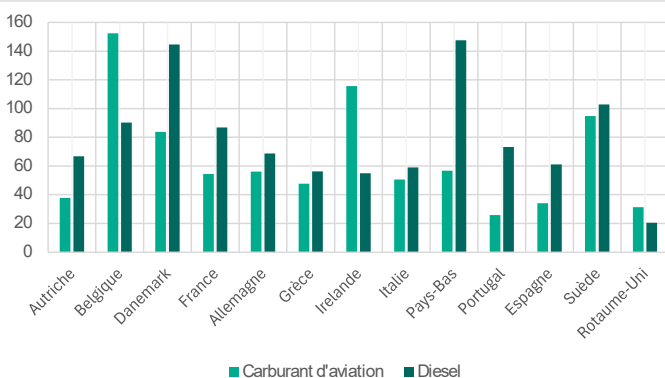
LE NIVEAU DES STOCKS EUROPÉENS N'OFFRE QU'UNE SOLUTION TEMPORAIRE

Un premier élément de réponse se situe dans le niveau des stocks disponibles en Europe. Pour l'ensemble des pays européens membres de l'OCDE, les stocks de diesel sont équivalents à 71 jours de consommation et ceux de carburant d'aviation à 50 jours. Les stocks espagnols et portugais de diesel ne couvrent cependant qu'environ un mois de consommation. C'est surtout le Royaume-Uni qui retient l'attention. Il dispose, en effet, des stocks de diesel et de carburant d'aviation parmi les plus faibles au niveau européen (respectivement de 20 et 31 jours).

LA DÉPENDANCE CROISSANTE VIS-À-VIS DE L'ASIE ACCROÎT LA VULNÉRABILITÉ EUROPÉENNE

Le deuxième élément de l'équation réside dans la dépendance européenne aux importations de produits raffinés. Ici, le constat est sans appel car on assiste, depuis une vingtaine d'années, à un déplacement massif des capacités de raffinage de l'Europe vers l'Asie, et vers le Moyen-Orient dans une moindre mesure. Depuis 2000, les capacités européennes ont diminué de 22% à 14% du total mondial, tandis qu'elles augmentaient de 26% à 36% en Asie sur la même période.

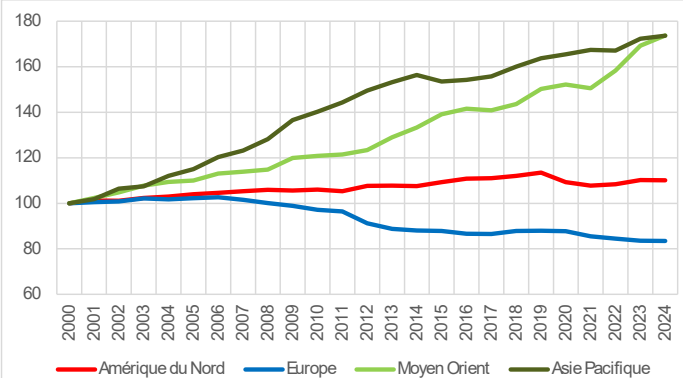
Stocks de carburant en jours de consommation



GRAPHIQUE 1

SOURCES : JODI, BNP PARIBAS

Capacités de raffinage (volume, indice 100=2000)



GRAPHIQUE 2

SOURCES : ENERGY INSTITUTE, BNP PARIBAS



BNP PARIBAS

La banque
d'un monde
qui change

En volume, ces capacités se sont réduites de 17% en Europe et ont progressé de 74% en Asie. Cette évolution est notamment due à des marges de raffinage plus avantageuses en Asie. Étant donné une hausse de 1% en moyenne de la consommation européenne de ces produits sur la même période, la dépendance européenne aux importations de produits raffinés s'est accrue.

Pour le carburant d'aviation, la dépendance européenne est réduite (4%), alors qu'elle est beaucoup plus élevée pour le diesel (35%). Comme pour l'indicateur des stocks disponibles, les situations nationales sont toutefois très variables. Pour le carburant d'aviation, la dépendance est élevée (supérieure à 50%) au Danemark, en France, en Italie et en Suède. Concernant le diesel, la dépendance française est assez significative (38%) et supérieure à celle de la plupart des autres pays. Néanmoins, c'est encore une fois le Royaume-Uni qui retient l'attention avec une dépendance de 76% pour le carburant d'aviation et de 34% pour le diesel. Facteur aggravant, le Koweït fournit 38% (en 2024) du carburant d'aviation importé par le pays (l'Asie et le Moyen-Orient fournissent ensemble 81%).

Au-delà de cet indicateur de dépendance global, il convient de replacer le cas de l'Europe vis-à-vis de l'Asie, et pas seulement vis-à-vis du Golfe, pour mieux en apprécier la vulnérabilité. En 2025, l'Asie et le Moyen-Orient ont fourni 23% des importations européennes de diesel et 90% de celles de carburant d'aviation. Compte tenu de la forte dépendance des raffineries asiatiques vis-à-vis du pétrole en provenance du Moyen-Orient (plus de 60% du pétrole brut importé par l'Asie) et d'une croissance soutenue de la consommation de produits raffinés (+2,5% par an en moyenne depuis 2000), les tensions sur le marché asiatique des produits raffinés deviennent aigües.

Dans ce contexte, les importations européennes en provenance d'Asie sont très vulnérables. Avec la raréfaction du pétrole brut du Golfe, certaines raffineries asiatiques doivent ralentir leur rythme de production et certains pays choisissent de privilégier leur consommation intérieure au détriment des exportations. La Chine a ainsi pratiquement arrêté ses exportations de carburants quelques jours après le déclenchement du conflit. Facteur aggravant pour l'Europe, les écarts de prix entre l'Asie et l'Europe incitent les autres régions productrices à préférer fournir le marché asiatique.

PAS DE CONTRAINTES PHYSIQUES À CE STADE, MAIS UNE VISIBILITÉ QUI SE RÉDUIT PROGRESSIVEMENT

Il est très difficile, pour le moment, de savoir quand les difficultés physiques d'approvisionnement en diesel et en carburant d'aviation apparaîtront en Europe. Avant de se diffuser, les perturbations du marché des produits raffinés se traduisent par de fortes hausses de prix, qui provoquent des ajustements de la demande plus ou moins prononcés. Ceux-ci se diffusent progressivement aux différents segments de cette demande selon leur niveau d'élasticité. Ensuite, on assiste à une destruction de la demande, liée à des décisions politiques (comme les rationnements mis en place dans certains pays asiatiques) ou la mise à l'arrêt temporaire de certaines activités (décision déjà prise par des compagnies aériennes avec l'annonce de l'arrêt temporaire des liaisons aériennes les moins rentables). Enfin, la pénurie de produit contraint physiquement la demande.

En Europe, nous en sommes encore au stade des effets des prix sur la demande et des mesures gouvernementales de soutien au pouvoir d'achat. L'inflation en zone euro a significativement augmenté au mois de mars (+2,5% a/a contre +1,9% en février) en raison de l'augmentation des prix de l'énergie. Pour le moment, cette hausse est inférieure à celle enregistrée lors de la crise énergétique de 2022, et le rebond de l'inflation sous-jacente ne devrait intervenir qu'à partir du second semestre 2026. Néanmoins, le marché des carburants va continuer

à se tendre dans les prochaines semaines et certains professionnels du secteur aérien en Europe évoquent l'absence de visibilité sur la disponibilité en carburant au-delà de 5 à 6 semaines. Cependant, la rapide dégradation de la situation en Asie pourrait rapprocher cette échéance.

QUELLES PERSPECTIVES ?

À court terme, le juste équilibre nécessaire, dans la gestion de la crise, sera difficile à trouver pour les gouvernements européens. Il leur faudra agir de façon à anticiper les pénuries sans provoquer de mouvements de panique chez les consommateurs, au risque d'amplifier les phénomènes. Dans la méthode, deux éléments nous semblent importants à considérer : savoir prioriser les besoins et activer la solidarité européenne. Nous avons, en effet, constaté d'importantes disparités entre les niveaux de vulnérabilité.

À moyen et long terme, il conviendra certainement de tirer les leçons de cette crise. Trois pistes (parmi d'autres) semblent envisageables. Comme souvent quand il s'agit d'accroître la souveraineté européenne dans le domaine énergétique, les progrès se feront par étape et sur la durée :

- L'action sur les stocks peut jouer un rôle positif mais ne réduira que marginalement la vulnérabilité européenne. Si l'on applique les normes européennes en matière de sécurité énergétique (la couverture de 61 jours de consommation par les stocks disponibles ou 90 jours d'importations nettes), ces normes sont respectées pour le diesel (sauf au Royaume-Uni) et, dans un certain nombre de pays européens, une marge de manœuvre existe pour les carburants d'aviation.
- Seule une politique industrielle très volontariste, privilégiant la sécurité économique (au détriment de la politique de décarbonation) et passant par un soutien des pouvoirs publics, permettra de retrouver des capacités de production significatives en Europe. Le raffinage est une activité intensive en énergie et les régions du Moyen-Orient et de l'Asie disposent d'avantages comparatifs importants (accès à une énergie abondante et bon marché, politique gouvernementale favorisant une énergie à coût réduit pour l'industrie). Depuis plus d'une vingtaine d'années, la comparaison des marges de raffinage est systématiquement en défaveur de l'Europe par rapport à l'Asie ou aux États-Unis.
- La diversification géographique des sources d'approvisionnement (hors Moyen-Orient et Asie) est assez contrainte à court terme. Hormis la Russie, seuls les États-Unis disposent de capacités de production significatives (18% des capacités mondiales en 2024).

La vulnérabilité européenne aux aléas du marché des produits raffinés rappelle l'urgence de poursuivre et accélérer la transition bas-carbone au niveau européen. L'électrification des usages, et en premier lieu des transports, paraît un moyen évident de réduire la dépendance aux carburants routiers, même si celle-ci restera significative à moyen terme. Les incertitudes réglementaires ont pu ralentir la progression de l'électrification des transports, mais les évolutions récentes sont encourageantes. Par ailleurs, comme nous l'avons montré dans un article précédent¹, les progrès dans la transition bas-carbone ne se traduisent pas forcément par une plus grande souveraineté énergétique. Concernant le carburant aérien, le développement de capacités de production de carburants d'aviation durables (CAD) est un bon moyen de gagner en souveraineté, car il est basé sur des ressources locales (notamment les biocarburants ou les énergies renouvelables pour les carburants synthétiques). Néanmoins, cette solution n'est envisageable qu'à long terme. Ces catégories de carburants demeurent pour le moment très coûteuses, les difficultés techniques sont significatives et les prix restent corrélés à ceux des produits pétroliers.

Pascal Devaux (avec l'aide de Clara Ngo Ba Do, stagiaire).

¹ <https://economic-research.bnpparibas.com/html/fr-FR/Union-europeenne-transition-carbone-souverainete-energetique-parcours-seme-embuches-20/02/2026.53230>

