ÉNERGIE & DÉPENDANCES STRATÉGIQUES

Gazole et carburéacteur : l'angle mort de la sécurité énergétique européenne

Diversifiée sur le brut, l'Europe reste exposée sur le gazole et le carburéacteur, entre Bab el-Mandeb, Ormuz et la politique d'exportation américaine.

GTPO

Synthèse

1. Sur les produits raffinés critiques, l'UE est structurellement dépendante des importations. Bien qu'elle soit, dans l'ensemble, un petit exportateur net de produits raffinés, l'UE est importatrice nette de gazole, de carburéacteur et de GPL. Le gazole et le carburéacteur revêtent une importance particulière parce qu'ils alimentent des secteurs essentiels tels que le transport routier et le transport aérien.

2. L'exposition de l'Europe à Bab el-Mandeb est *trois à quatre fois plus élevée* pour le carburéacteur que pour le pétrole brut. L'UE importe la quasi-totalité du brut traité par ses raffineries et a remplacé les barils russes essentiellement par des approvisionnements en provenance des États-Unis, de Norvège, du Kazakhstan et d'Irak. En revanche, les importations européennes de carburéacteur dépendent de longue date, et de façon disproportionnée, des raffineurs du Golfe, et le Golfe est devenu une source de gazole de plus en plus importante depuis la perte des approvisionnements russes. Nous estimons qu'avant la campagne houthie de la fin 2023, les routes commerciales potentiellement tributaires de Bab el-Mandeb acheminaient *jusqu'à 66 %* des importations européennes de carburéacteur et *58 %* des importations de gazole, contre *17 %* pour le brut. Même après le réacheminement par le cap de Bonne-Espérance, ces parts s'établissaient encore autour de *28 % (carburéacteur), 20 % (gazole) et 8 % (brut)* en 2025. Bab el-Mandeb constitue donc avant tout un risque d'approvisionnement en distillats moyens plutôt qu'un risque sur le pétrole brut. Ce constat est d'autant plus pertinent que les forces houthies contrôlent désormais le littoral et le point le plus étroit du détroit, tout en accentuant la pression militaire sur les infrastructures énergétiques saoudiennes.

3. Les importations européennes de gazole en provenance des États-Unis ont doublé tandis que les stocks américains ont reculé deux fois plus vite que ceux de l'UE, et le raffinage domestique ne peut pas se substituer rapidement à ces importations. Entre février et juin 2026, les importations européennes de gazole en provenance des États-Unis ont *doublé en glissement annuel*. Sur la même période, les stocks commerciaux américains de distillats ont reculé *environ deux fois plus vite* que les stocks commerciaux implicites de gazole de l'UE *(−10,1 % contre −4,9 %)*. Cette asymétrie expose l'approvisionnement européen aux tensions sur les prix intérieurs américains, comme l'illustre le récent débat à Washington sur une restriction des exportations de gazole. Aux côtés des points de passage maritimes d'Ormuz et de Bab el-Mandeb, l'approvisionnement de l'UE en gazole fait donc face à un goulet d'étranglement d'une autre nature : la politique d'exportation américaine. Remplacer ces barils par une production domestique n'est ni immédiat ni simple. La capacité de raffinage de l'UE

se contracte, et le panier de bruts s'est éloigné des qualités moyennes et soufrées que de nombreuses raffineries européennes ont été conçues pour traiter. Compte tenu des perturbations dans le Golfe, les bruts moyens deviennent plus disputés entre acheteurs européens et asiatiques (et donc plus coûteux). Les stratégies de sécurité d'approvisionnement doivent tenir compte des capacités des raffineries et de la qualité des bruts, tout en combinant des déstockages ciblés et des mesures crédibles de réduction de la demande.

Les chiffres en italique sont des estimations du GTPO, fondées sur des sources de données ouvertes.

Introduction

Les marchés mondiaux de l'énergie connaissent une volatilité et des tensions considérables depuis le déclenchement de la guerre menée par les États-Unis et Israël contre l'Iran le 28 février 2026. Le conflit a redonné toute son importance stratégique aux points de passage maritimes. La fermeture du détroit d'Ormuz, voie de transit essentielle pour 20 millions de barils par jour (mb/j) avant la crise, perturbe les flux pétroliers. La sécurité énergétique est entrée dans une nouvelle phase, les infrastructures et les flux énergétiques étant gravement affectés. Le niveau de la crise s'est encore aggravé récemment après que les forces houthies se sont emparées du port de Mokha et ont progressé jusqu'à l'île de Périm, au point le plus étroit de Bab el-Mandeb, étendant les perturbations à l'une des rares routes alternatives à Ormuz : Bab el-Mandeb.[1]

Toutefois, les perturbations et les préoccupations de sécurité énergétique vont bien au-delà de la production et du commerce de brut. Des inquiétudes croissantes se font jour autour des produits raffinés, les véritables produits qui alimentent de nombreux secteurs, du transport au chauffage en passant par la pétrochimie. Les volumes traités par les raffineries ont atteint de nouveaux records cet été, tout en restant inférieurs aux niveaux de l'an dernier. Les prix s'envolent, le gazole dépassant la barre des 200 $/b aux États-Unis (94 % au-dessus des niveaux d'avant-guerre[2]). Des prix comparables ont été enregistrés en Europe comme en Asie, alors même que les raffineries ont accru leur production et reporté leurs programmes de maintenance pour saisir ces opportunités économiques. Les marges de raffinage du bassin atlantique ont atteint des sommets historiques. Pour autant, la perte d'exportations de gazole en provenance de la région du Golfe (et de Russie) s'établissait à 1,6 mb/j en deçà des niveaux de février.[3]

Au cours de l'année écoulée, les attaques contre les capacités de raffinage et les perturbations des échanges ont fait flamber les prix des produits pétroliers et les marges de craquage (crack spreads).[4] La pénurie actuelle de gazole conduit les gouvernements à envisager des solutions pour réduire leur exposition aux importations et faire baisser les prix, allant de nouvelles mesures d'urgence coordonnées à des mesures plus unilatérales telles que des interdictions d'exportation de gazole ou une hausse de la production nationale de raffinage. La pression devrait perdurer. L'administration américaine envisage explicitement une interdiction des exportations de gazole pour protéger les citoyens américains. Le 22 septembre 2026, le président Trump s'est déclaré favorable à une interdiction des exportations américaines de gazole, suivie d'une déclaration du secrétaire au Trésor Scott Bessent indiquant que la faisabilité d'une interdiction totale ou partielle était à l'étude compte tenu des capacités de raffinage[5]. Une telle mesure aurait des conséquences négatives profondes sur les marchés américain et international, comme l'ont expliqué plusieurs analystes et institutions[6]. En conséquence, le secrétaire à l'Énergie Chris Wright a déclaré que « l'outil brutal qu'est l'interdiction des exportations de gazole ne fonctionne définitivement pas »[7]. Aucune décision n'avait toutefois été prise au moment de la rédaction de cette note.

L'UE se trouve prise entre le point de passage maritime au Moyen-Orient et le goulet d'étranglement réglementaire de l'autre côté de l'Atlantique. En outre, la disponibilité limitée de bruts adaptés sur le marché

accroît la concurrence avec les acheteurs asiatiques, tandis que les contraintes internes pesant sur sa capacité de raffinage lui laissent une marge de manœuvre réduite.

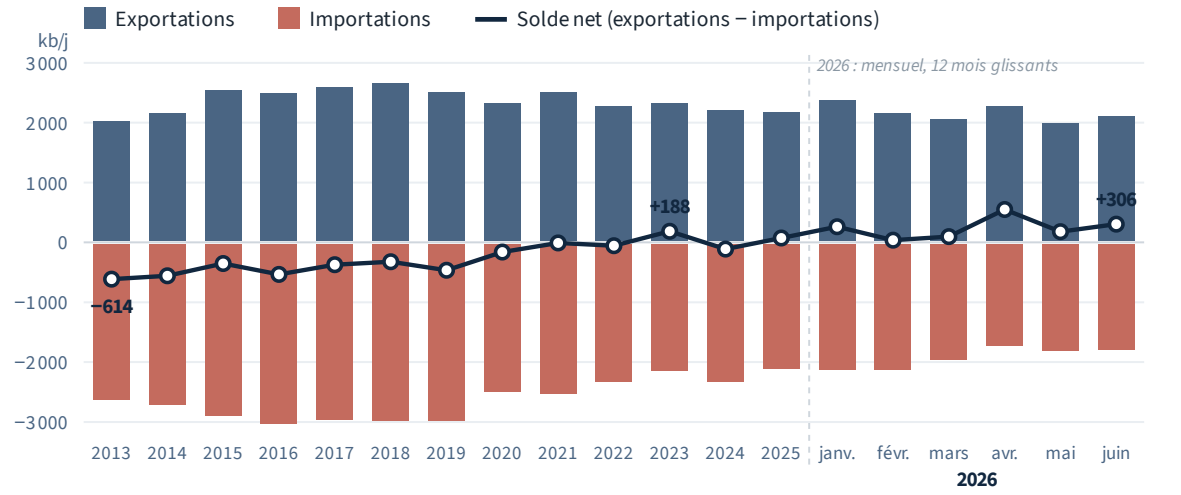
Cette note dresse un état des lieux de la position de l'Europe sur les marchés mondiaux des produits pétroliers, en présentant sa consommation, sa production, ses importations et ses exportations. Elle explique en particulier l'exposition de l'UE à la route de Bab el-Mandeb et les vulnérabilités spécifiques selon les produits raffinés. Sur cette base, la note évalue également les réponses de politique publique, actuelles et futures, susceptibles d'atténuer les conséquences négatives de la crise.

L'UE produit une partie des produits raffinés, mais reste importatrice nette de produits raffinés clés. L'UE est exposée différemment aux importations de pétrole brut et de produits raffinés. Elle est un très gros importateur net de brut, sa production domestique couvrant à peine 3 % de ce que consomment ses raffineries.[8] Les produits raffinés, en revanche, présentent une dynamique différente. Les importations et les exportations brutes ont toutes deux progressé depuis 2013, mais les exportations dépassent les importations depuis 2020 : l'UE-27 est, en agrégé, un petit exportateur net de produits raffinés depuis six ans, ce qui inverse la position persistante d'importateur net observée sur 2013-2019 **(FIG. 1)**.

FIG. 1

Importations, exportations et position nette de l'UE en produits raffinés vis-à-vis des pays extra-UE

Commerce de produits raffinés de l'UE-27 avec les pays extra-UE, kb/j



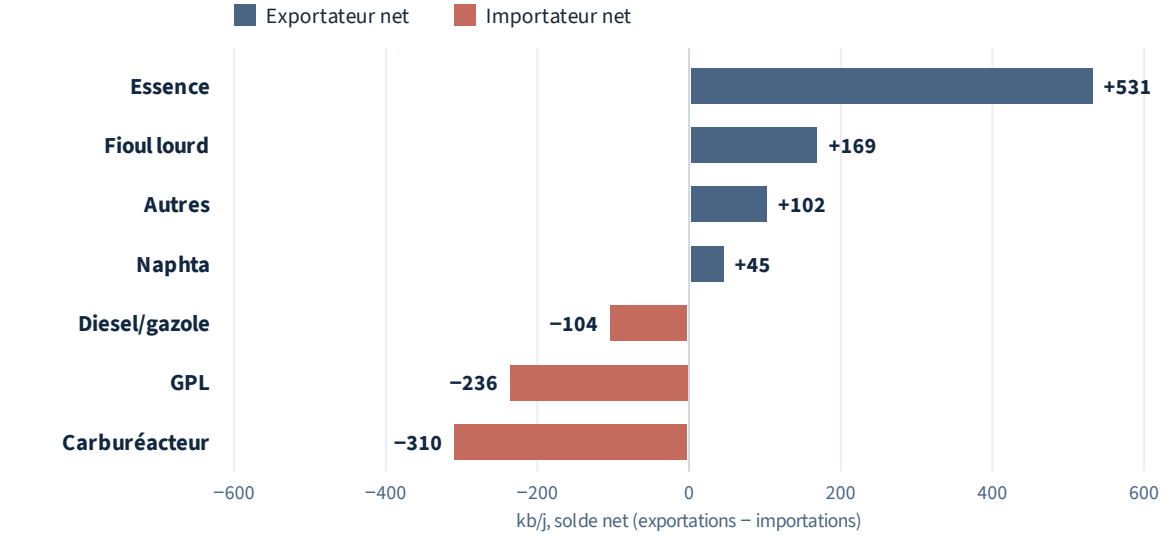
Note : 2026 est présentée par mois (totaux sur 12 mois glissants, exprimés en kb/j) ; toutes les autres années sont annuelles.
Source : Calculs des auteurs d'après Eurostat (nrg_ti_oilm, nrg_ti_oil, nrg_te_oilm).

La position agrégée d'exportateur net masque toutefois l'exposition de l'UE à certains produits spécifiques affectés par les perturbations au Moyen-Orient. La ventilation par produit des dernières données disponibles (jusqu'en juin 2026) montre que l'UE est confortablement exportatrice nette d'essence, de fioul lourd, de naphta et de la catégorie résiduelle « Autres »[9]. En revanche, elle est importatrice nette de gazole, de carburéacteur et de GPL **(FIG. 2)**.

FIG. 2

Position nette (exportations moins importations) de l'UE en produits raffinés, par produit

Solde commercial (exportations moins importations), 12 mois à fin juin 2026, kb/j



Note : les produits situés à droite de zéro sont ceux pour lesquels l'UE est exportatrice nette ; ceux situés à gauche, ceux pour lesquels elle est importatrice nette. Les données sont des totaux sur 12 mois glissants à fin juin 2026, sauf pour l'essence (à fin mai 2026, dernier mois disponible).

Source : Calculs des auteurs d'après Eurostat (nrg_ti_oilm, nrg_ti_oil, nrg_te_oilm).

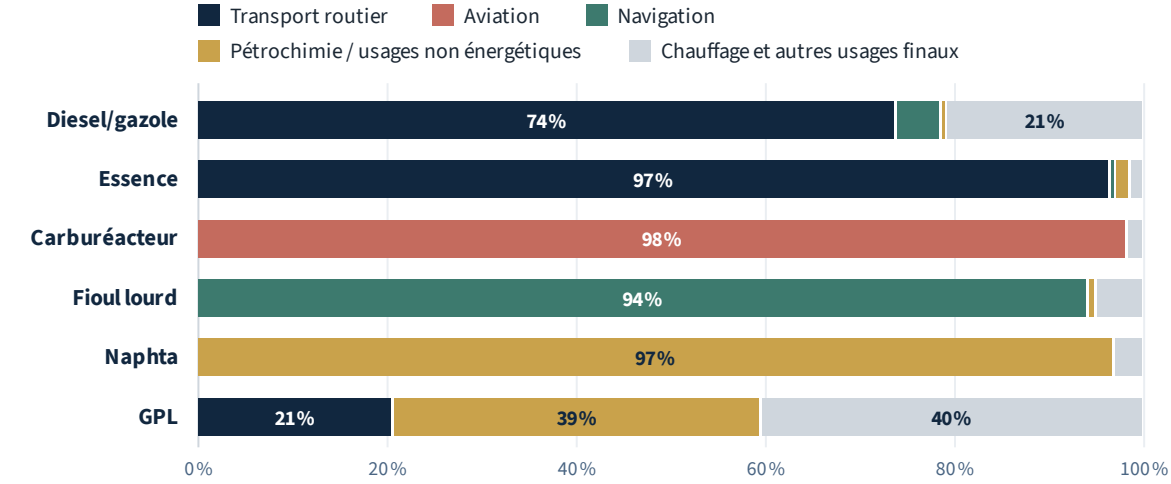
1. Consommation et production européennes de produits raffinés

Les produits raffinés sont indispensables au transport. La consommation finale de gazole est absorbée à 74 % par le transport routier et à 8 % supplémentaires par les ménages (fioul domestique) ; le carburéacteur est consommé à 98 % par l'aviation (86 % pour les vols internationaux, 12 % pour les vols domestiques) ; le fioul lourd à 91 % par les soutes de la navigation internationale ; l'essence à 97 % par le transport routier ; le naphta est à 97 % une charge pétrochimique **(FIG. 3)**.

FIG. 3

Consommation finale de produits raffinés, par usage

Part de la consommation finale de chaque produit dans l'UE-27, par usage, 2024



Note : données pour 2024. La consommation finale inclut les soutes de l'aviation et de la navigation internationales (voir l'annexe technique).

Source : Calculs des auteurs d'après Eurostat (nrg_bal_c).

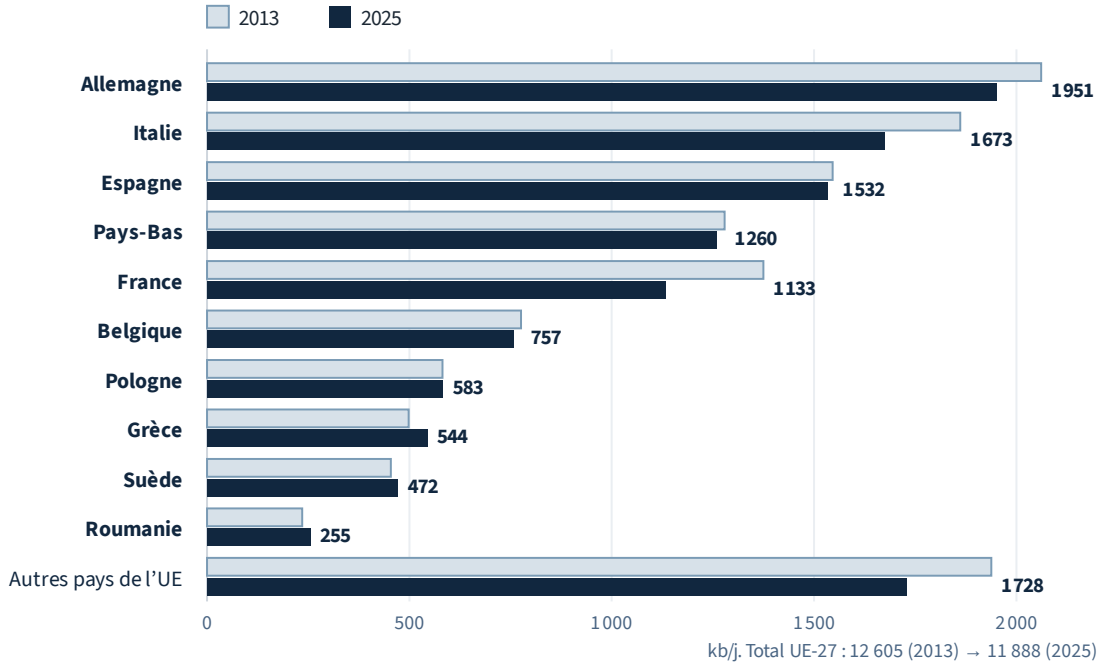
Aucun de ces produits ne peut être remplacé par un autre à brève échéance (une compagnie aérienne ne peut pas brûler du gazole, et une flotte de camions ne peut pas rouler au carburéacteur), ce qui explique précisément pourquoi un choc d'offre concentré sur le gazole et le carburéacteur (comme le sont spécifiquement les perturbations d'Ormuz et de Bab el-Mandeb, voir Section 6) peut faire mal.

La base de raffinage de l'UE s'érode au fil du temps. Comme indiqué, l'UE est aussi un producteur et un exportateur de produits raffinés. Cette position s'est toutefois affaiblie au cours de la dernière décennie. De fait, la capacité de raffinage de l'UE-27 a reculé d'environ 13 % depuis 2000, passant de 13,8 mb/j à 12,8 mb/j en 2013, puis à 12,0 mb/j en 2025. À l'échelle nationale, la capacité de raffinage est fortement concentrée dans quelques États membres : l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, les Pays-Bas et la France restent, de loin, les cinq premières nations raffineuses de l'UE et, avec les cinq suivantes (Belgique, Pologne, Grèce, Suède, Portugal), elles en représentent pratiquement la totalité. Sept des 27 États membres de l'UE n'ont aucune capacité de raffinage significative **(FIG. 4)**.

FIG. 4

Capacité de raffinage de l'UE par pays, 2013 et 2025

Capacité de distillation atmosphérique, dix premiers pays raffineurs de l'UE en 2025, kb/j



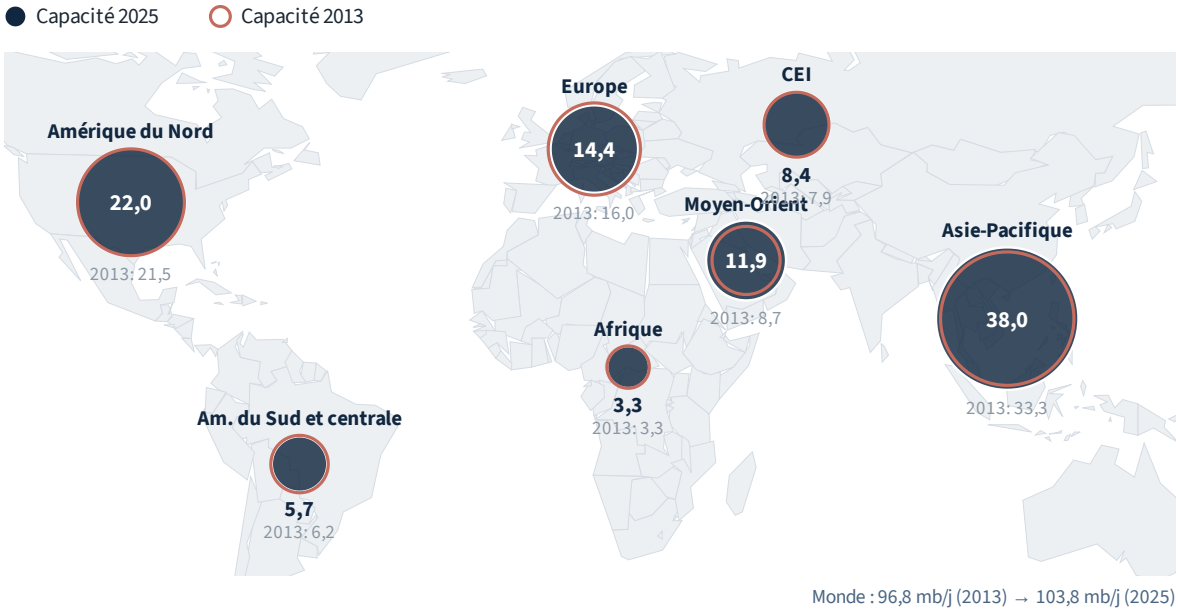
Note : les dix premiers pays raffineurs en 2025 sont en couleur et tous les autres pays en gris ; le dixième, la Roumanie, est trop petit pour être étiqueté.
Source : Calculs des auteurs d'après l'Energy Institute, Statistical Review of World Energy.

Vus à l'échelle de la carte mondiale plutôt que de la seule UE, les 14,4 mb/j de l'Europe constituent le plus petit des trois centres de raffinage traditionnels (le Moyen-Orient, à 11,9 mb/j, est encore plus petit, mais en croissance) et sont éclipsés par les 38,0 mb/j de l'Asie-Pacifique, soit à elle seule plus d'un tiers de la capacité mondiale **(FIG. 5)**.

FIG. 5

Capacité mondiale de raffinage par macro-région, 2013 et 2025

Capacité de raffinage par macro-région, mb/j ; surface des bulles proportionnelle à la capacité



Monde : 96,8 mb/j (2013) → 103,8 mb/j (2025)

Note : la taille des bulles et leur étiquette correspondent à la capacité de raffinage en mb/j. Les régions suivent les définitions de l'Energy Institute : l'Europe comprend l'UE-27, la Norvège, la Suisse, la Turquie, l'Ukraine, le Royaume-Uni et les autres pays européens ; la CEI comprend la Russie, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, le Kazakhstan, le Turkménistan, l'Ouzbékistan et les autres pays de la CEI.

Source : Calculs des auteurs d'après l'Energy Institute, Statistical Review of World Energy.

La tendance baissière de l'Europe s'est accompagnée d'une tendance inverse ailleurs dans le monde, avec des conséquences directes sur le commerce du gazole et du carburéacteur. Les raffineurs du Golfe, en particulier, ont ajouté environ 1,6 mb/j de capacité entre 2020 et 2024 seulement[10], soit exactement l'offre nouvelle qui a fait de la région l'une des principales sources de gazole et de carburéacteur de l'UE au cours de la décennie écoulée (Section 6). Le conflit actuel a lourdement affecté non seulement les échanges, mais aussi la capacité de raffinage de la région. De fait, les frappes iraniennes ont désormais endommagé précisément cette capacité de raffinage, notamment les raffineries de Ruwais (Émirats arabes unis), de Sitra (Bahreïn) et de Mina Abdulla (Koweït).[11]

La consommation de produits raffinés est restée stable au cours des dix dernières années, avec une hausse pour l'essence et le carburéacteur. L'analyse des différentes tendances de la production, de la consommation, des importations et des exportations de l'UE sur la période 2013-2025 montre que les importations de brut n'ont reculé que de 6 % et que la consommation est restée pratiquement stable (−0,3 %). Le fioul lourd a fortement décliné sur tous les fronts (importations −60 %, exportations −39 %, production −23 %, consommation −24 %). À l'inverse, le carburéacteur se distingue dans l'autre sens : importations et exportations en hausse de 56 %, production en hausse de 12 % et consommation en hausse de 23 %. Les exportations de naphta ont progressé de 226 % **(FIG. 6)**.

FIG. 6

Évolution de la production, de la consommation, des importations et des exportations de brut et de produits raffinés, 2013–2025

Variation en %, UE-27, 2013 à 2025 (consommation de produits raffinés : 2013 à 2024)

	Production	Consommation*	Importations	Exportations
Pétrole brut	**−41 %**	0%	−6%	**−75 %**
Tous produits raffinés	−6%	−2%	**−20 %**	+1%
Diesel/gazole	−8%	−4%	**−24 %**	+6%
Essence	−1%	+10%	−5%	−2%
Carburéacteur	+12%	**+23 %**	**+56 %**	**+56 %**
Fioul lourd	**−23 %**	**−24 %**	**−60 %**	**−39 %**
Naphta	**+21 %**	−13%	**−34 %**	**+226 %**
GPL	−10%	+3%	+20%	**+72 %**

Baisse — Hausse

Note : la consommation diffère selon la ligne. Pour le pétrole brut, il s'agit des volumes traités par les raffineries (l'approximation la plus proche disponible, le brut n'étant consommé par aucun secteur d'usage final). Pour les produits raffinés, il s'agit de l'usage effectif des combustibles par secteur, qu'Eurostat ne publie qu'annuellement, la dernière année étant donc 2024 (variation 2013–2024).

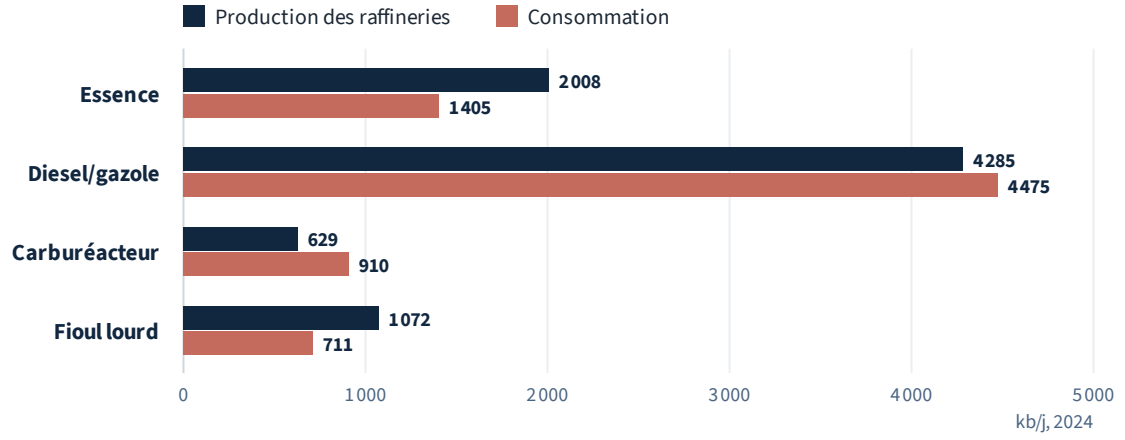
Source : Calculs des auteurs d'après Eurostat (nrg_cb_oil, nrg_cb_oilm, nrg_bal_c, nrg_ti_oil, nrg_ti_oilm, nrg_te_oilm).

Pour le carburéacteur, la consommation de l'UE a durablement dépassé la production. L'examen de la production des raffineries de l'UE et de la consommation par produit **(FIG. 7)** montre où les importations sont indispensables pour couvrir la consommation européenne. Par exemple, la production d'essence et de fioul lourd se situe confortablement au-dessus de la consommation, le gazole est proche de l'équilibre, la production étant légèrement en retrait, tandis que pour le carburéacteur et le GPL la consommation excède largement ce que l'UE raffine elle-même.

FIG. 7

Production domestique des raffineries et consommation dans l'UE, 2024

Production des raffineries et consommation de l'UE-27, 2024, kb/j



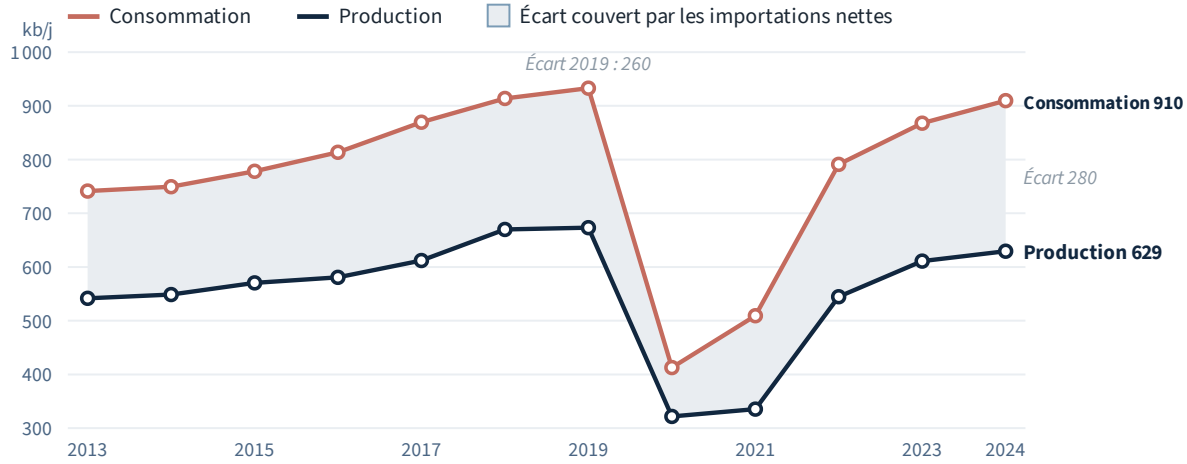
Source : Calculs des auteurs d'après Eurostat (nrg_cb_oilm, nrg_bal_c).

La dépendance aux importations de carburéacteur n'est pas nouvelle et ne s'est pas résorbée. Chaque année depuis 2009, la consommation a dépassé la production domestique. La tendance s'est en outre poursuivie depuis 2021, la consommation devançant régulièrement la production, ce qui aboutit en 2024 à un écart en valeur absolue comparable au pic d'avant la pandémie **(FIG. 8)**.

FIG. 8

Production domestique et consommation de carburéacteur dans l'UE, 2013–2024

Carburéacteur, UE-27, kb/j



Note : la zone ombrée est l'écart que les importations nettes doivent combler. La consommation est le total ascendant par secteur, essentiellement les soutes de l'aviation internationale.

Source : Calculs des auteurs d'après Eurostat (nrg_cb_oilm, nrg_bal_c).

2. La recomposition des dépendances d'importation de l'Europe

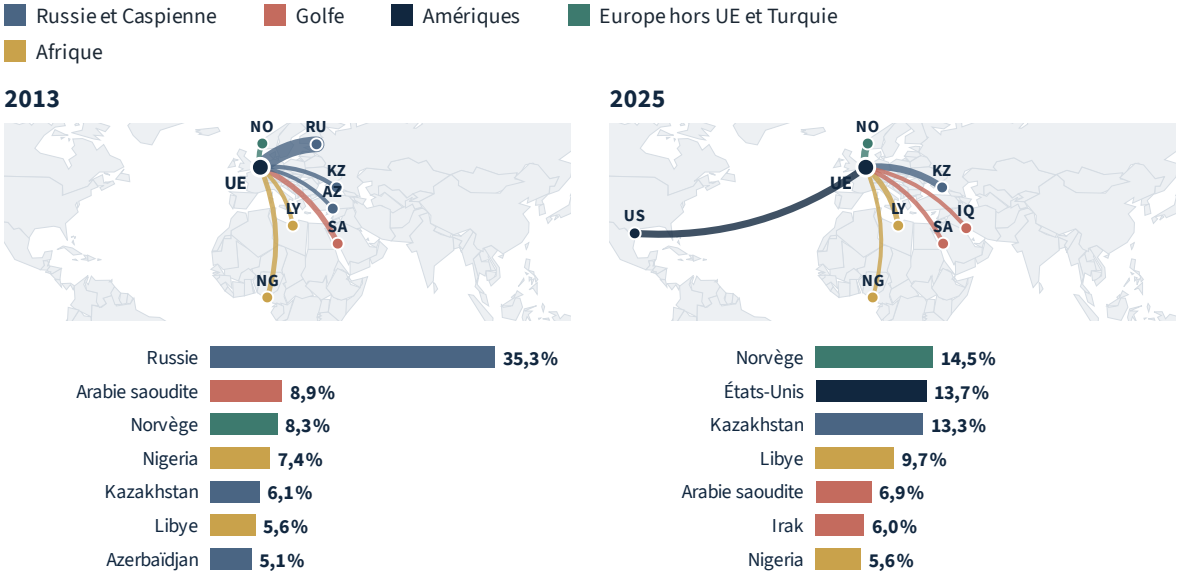
La recomposition des dépendances d'importation de l'UE, pour le brut comme pour les produits raffinés, a été substantielle. L'évolution historique des importations fait apparaître une réorientation générale pour l'ensemble des produits sur 2013-2025. La guerre de la Russie contre l'Ukraine et le découplage énergétique qui s'en est suivi entre l'UE et la Russie ont entraîné la transformation majeure des importations de brut et de la dépendance qui y est associée.

Pour le brut, le basculement des importations s'est opéré de la Russie vers les États-Unis. En 2013, la Russie fournissait 35 % des importations de brut de l'UE, davantage que les quatre fournisseurs suivants réunis. En 2025, la Russie a disparu des premiers rangs, remplacée par un panier plus diversifié emmené par la Norvège (14,5 %), les États-Unis (13,7 %) et le Kazakhstan (13,3 %). La part propre du Golfe dans le brut importé par l'UE n'a que modestement progressé sur la période, de 8,9 % (Arabie saoudite seule) à 12,9 % (Arabie saoudite et Irak réunis). En ce sens, l'exposition de l'UE à Ormuz est limitée, les barils de substitution de l'après-2022 provenant principalement des États-Unis, de Norvège et du Kazakhstan, et non du Golfe **(FIG. 9)**.

FIG. 9

Les sept premiers fournisseurs de pétrole brut de l'UE, 2013 (à gauche) et 2025 (à droite)

Part des importations extra-UE de brut par fournisseur ; largeur des flèches proportionnelle au volume



Note : la largeur des flèches est proportionnelle aux volumes importés l'année considérée ; les flèches sont stylisées et ne représentent pas les routes réelles.
Source : Calculs des auteurs d'après Eurostat (nrg_ti_oil, nrg_ti_oilm).

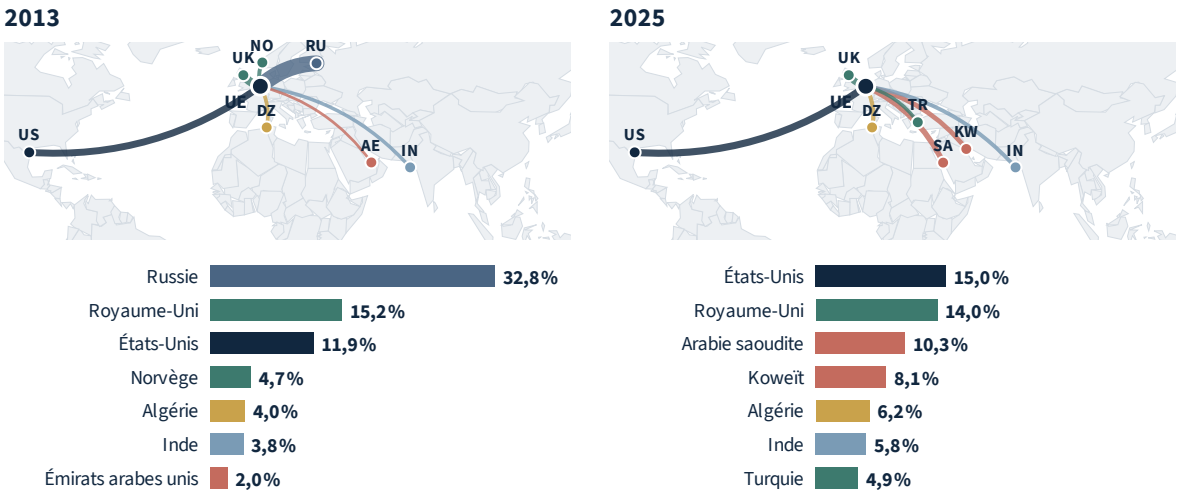
La réorientation hors de la Russie se vérifie aussi pour les produits raffinés, mais davantage au profit des pays du Golfe. Une réorientation similaire s'observe également pour l'ensemble des produits raffinés, les États-Unis représentant 15 % en 2025 en remplacement de la part de la Russie (33 % en 2013). Néanmoins, la part du Golfe a progressé rapidement en arrière-plan. Par exemple, l'Arabie saoudite et le Koweït ne jouaient ensemble qu'un rôle mineur en 2013, mais ils sont devenus les troisième et quatrième fournisseurs en 2025, avec 18 % à eux deux **(FIG. 10)**.

FIG. 10

Les sept premiers fournisseurs de produits raffinés de l'UE, 2013 (à gauche) et 2025 (à droite)

Part des importations extra-UE de produits raffinés par fournisseur ; largeur des flèches proportionnelle au volume

Russie et Caspienne · Golfe · Amériques · Europe hors UE et Turquie · Afrique · Asie



2013		2025	
Russie	32,8 %	États-Unis	15,0 %
Royaume-Uni	15,2 %	Royaume-Uni	14,0 %
États-Unis	11,9 %	Arabie saoudite	10,3 %
Norvège	4,7 %	Koweït	8,1 %
Algérie	4,0 %	Algérie	6,2 %
Inde	3,8 %	Inde	5,8 %
Émirats arabes unis	2,0 %	Turquie	4,9 %

Note : la largeur des flèches est proportionnelle aux volumes importés l'année considérée ; les flèches sont stylisées et ne représentent pas les routes réelles.
Source : Calculs des auteurs d'après Eurostat (nrg_ti_oil, nrg_ti_oilm).

Les importations de gazole proviennent essentiellement des États-Unis et du Golfe. Par produit, la hausse la plus marquante de la part du Golfe concerne le gazole. En 2013, la Russie était le premier fournisseur de gazole avec 31 %, mais elle a été remplacée en tête par la seule Arabie saoudite, à 26 % en 2025. Du point de vue du Golfe, la part combinée de la région dans les importations européennes de gazole a été multipliée par treize environ, passant d'à peu près 2,4 % à 31,6 % **(FIG. 11)**.

FIG. 11

Les sept premiers fournisseurs de diesel/gazole de l'UE, 2013 (à gauche) et 2025 (à droite)

Part des importations extra-UE de diesel/gazole par fournisseur ; largeur des flèches proportionnelle au volume

Russie et Caspienne · Golfe · Amériques · Europe hors UE et Turquie · Asie



2013		2025	
Russie	31,3 %	Arabie saoudite	26,0 %
États-Unis	27,6 %	États-Unis	16,9 %
Royaume-Uni	17,5 %	Inde	9,5 %
Inde	6,2 %	Royaume-Uni	9,3 %
Norvège	2,9 %	Turquie	6,0 %
Suisse	2,8 %	Singapour	5,6 %
Qatar	2,4 %	Koweït	5,6 %

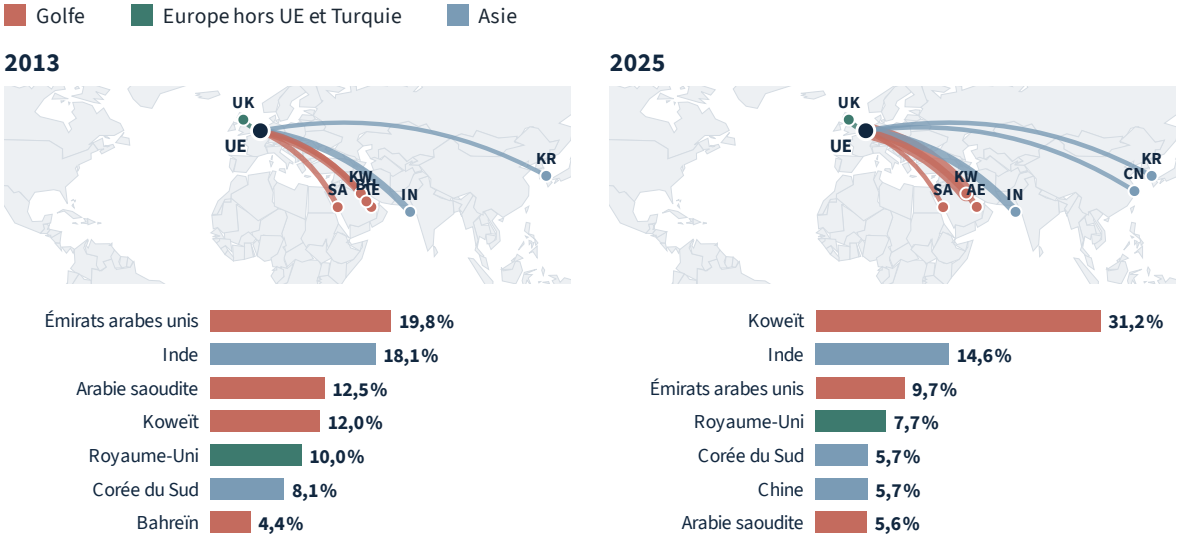
Note : la largeur des flèches est proportionnelle aux volumes importés l'année considérée ; les flèches sont stylisées et ne représentent pas les routes réelles.
Source : Calculs des auteurs d'après Eurostat (nrg_ti_oil, nrg_ti_oilm).

Les importations de carburéacteur proviennent de façon disproportionnée du Golfe. S'agissant du carburéacteur, le Golfe constituait déjà le bloc fournisseur dominant en 2013 (Émirats arabes unis, Arabie saoudite, Koweït et Bahreïn totalisant environ 49 % des importations) et le demeure en 2025 (Koweït, Émirats arabes unis et Arabie saoudite totalisant environ 46 %). Si la dépendance structurelle de l'Europe au carburéacteur raffiné dans le Golfe n'a pas changé, le bloc a accru sa dépendance spécifiquement à l'égard du Koweït **(FIG. 12)**.

FIG. 12

Les sept premiers fournisseurs de carburéacteur de l'UE, 2013 (à gauche) et 2025 (à droite)

Part des importations extra-UE de carburéacteur par fournisseur ; largeur des flèches proportionnelle au volume



Note : la largeur des flèches est proportionnelle aux volumes importés l'année considérée ; les flèches sont stylisées et ne représentent pas les routes réelles.
Source : Calculs des auteurs d'après Eurostat (nrg_ti_oil, nrg_ti_oilm).

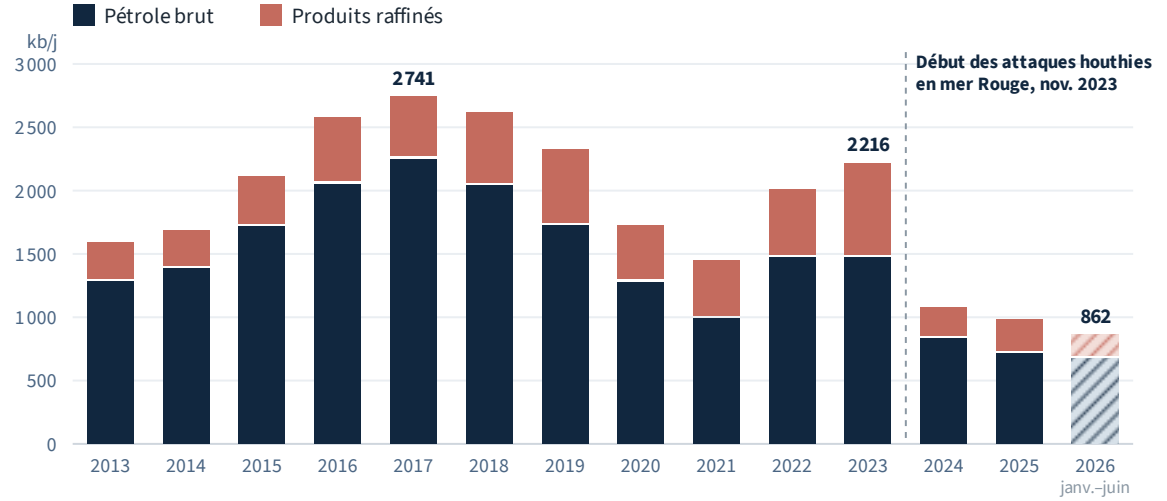
En conclusion, l'Europe a réussi à diversifier ses approvisionnements en brut en s'éloignant de la Russie au profit du bassin atlantique, mais pour les deux produits dont elle est réellement déficitaire, le gazole et le carburéacteur, l'offre de substitution est venue de façon disproportionnée du Golfe, ce qui explique l'exposition de l'UE tant au blocage d'Ormuz qu'aux perturbations de Bab el-Mandeb pour les produits raffinés, avec de sérieuses implications pour la sécurité énergétique du bloc.

Bab el-Mandeb représente un risque plus important pour les produits raffinés que pour le brut. Nous estimons les flux de brut et de produits à destination de l'UE transitant par Bab el-Mandeb à environ 862 kb/j sur le premier semestre 2026 (année partielle, en rythme annualisé), contre un pic de 2,2 millions de b/j en 2023. L'essentiel de ce recul est intervenu avant la guerre actuelle, à la suite du lancement de la campagne houthie contre la marine marchande à la fin 2023. Celle-ci a conduit au réacheminement d'une partie des échanges par le cap de Bonne-Espérance **(FIG. 13)**.

FIG. 13

Estimation des flux pétroliers à destination de l'UE transitant par Bab el-Mandeb, 2013–2026

Estimation des flux de brut et de produits raffinés à destination de l'UE transitant par Bab el-Mandeb, kb/j



Note : les estimations reposent sur la localisation du pays exportateur, non sur des données de navires. Une correction pour le réacheminement après le début des attaques houthies en novembre 2023 est appliquée, d'après les estimations fondées sur les données de navires de l'EIA (voir l'annexe technique). Les estimations surestiment probablement les flux réels. 2026 est une année partielle, jusqu'en juin.

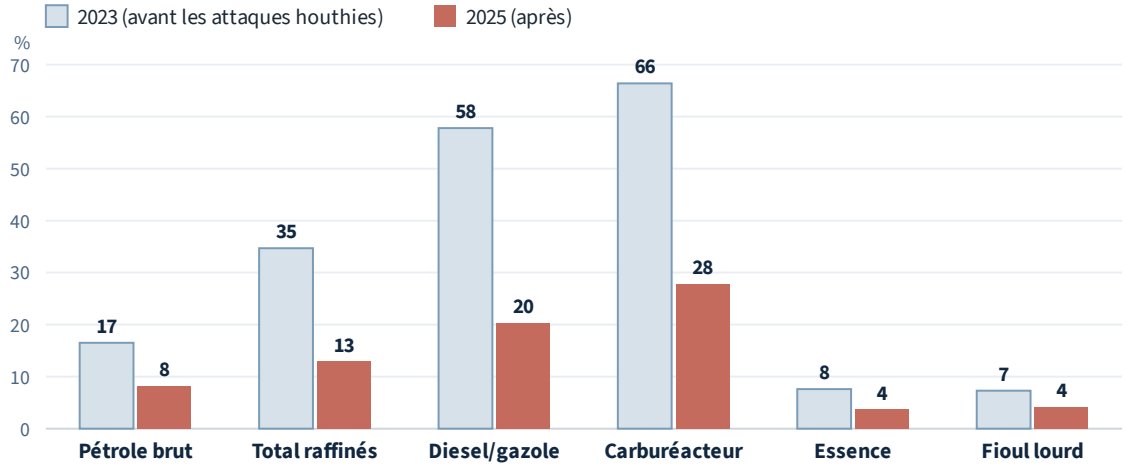
Source : Calculs des auteurs d'après Eurostat (nrg_ti_oilm, nrg_ti_oil, nrg_cb_oilm) et EIA.

Ce qui importe, c'est la ventilation par produit plutôt que les chiffres agrégés. De fait, nous estimons qu'avant les perturbations de la fin 2023, les routes commerciales potentiellement tributaires de Bab el-Mandeb représentaient environ 66 % des importations européennes de carburéacteur et 58 % des importations de gazole, contre 35 % pour l'ensemble des produits raffinés et seulement 17 % pour le pétrole brut. Des chiffres similaires ont été estimés pour l'exposition de l'Europe au détroit d'Ormuz, avec environ 5 % pour les importations de brut et 10 % pour les produits raffinés, dont 90 % de distillats moyens tels que le carburéacteur (OIES, 2026)[12]. Cela confirme le niveau différencié de dépendance et de risque associé à ce point de passage, qui relève de façon disproportionnée d'un risque sur les distillats moyens, et non d'un pur risque sur le brut. Depuis 2024, ces parts ont donc fortement chuté, mais restent de loin dominées par le carburéacteur et le gazole, signe d'une marge limitée pour réduire entièrement la dépendance **(FIG. 14)**.

FIG. 14

Part estimée des importations de l'UE transitant par Bab el-Mandeb, par produit, 2023 et 2025

Part des importations de l'UE de chaque produit estimée transiter par Bab el-Mandeb, %



Note : les estimations reposent sur la localisation du pays exportateur, non sur des données de navires. Une correction pour le réacheminement après le début des attaques houthies en novembre 2023 est appliquée, d'après les estimations fondées sur les données de navires de l'EIA (voir l'annexe technique). Les estimations surestiment probablement les flux réels.

Source : Calculs des auteurs d'après Eurostat (nrg_ti_oilm, nrg_ti_oil, nrg_cb_oilm) et EIA.

3. Qualité des bruts : ce que les barils peuvent réellement produire

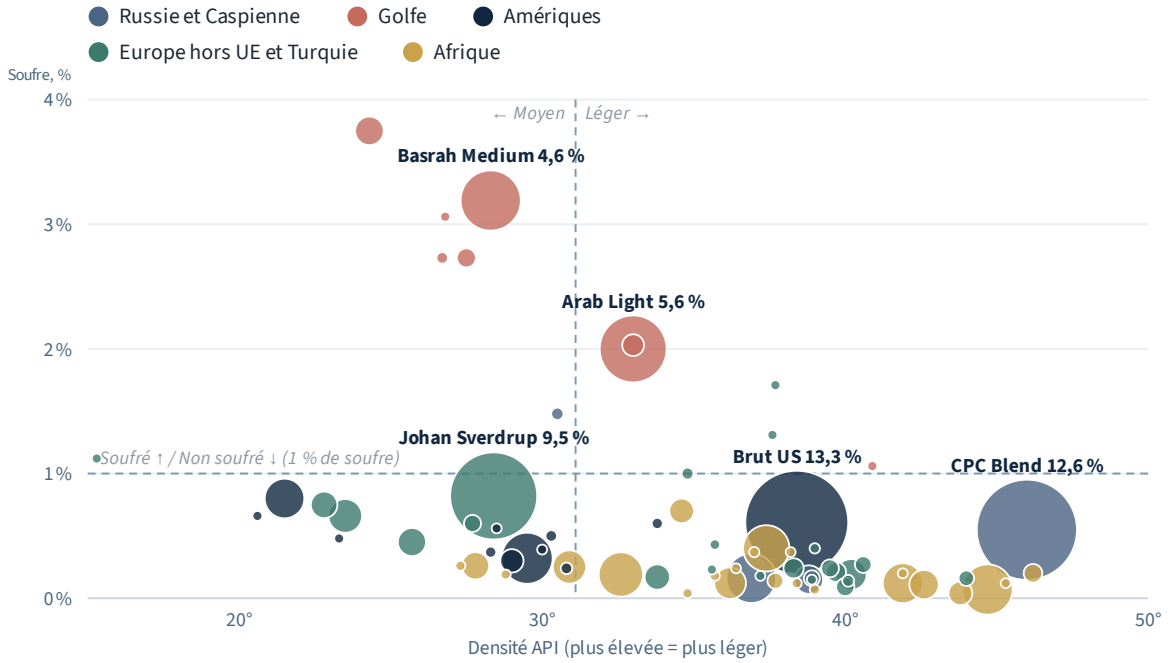
Face aux tensions régionales et à l'exposition de ses importations aux points de passage, l'UE doit repenser les moyens de renforcer sa sécurité énergétique. Une solution pourrait consister à accroître les importations de brut et à le raffiner sur place. Une telle option se heurte cependant à un facteur fondamental, souvent négligé : la qualité du brut. [13] Passer d'un brut à un autre est difficile en raison des caractéristiques propres à chaque complexe de raffinage. [14]

La densité API d'un brut détermine la distribution naturelle des points d'ébullition qu'une raffinerie obtient par distillation directe. Dans la gamme des bruts légers à moyens, les bruts de densité moyenne, comme l'Oural russe, donnent une part plus importante de distillats moyens (coupes gazole et carburéacteur) directement en sortie de colonne atmosphérique que les qualités légères comme le WTI. C'est l'une des raisons pour lesquelles de nombreuses raffineries européennes ont été construites et calibrées précisément autour de ce type de baril. Un panier de bruts plus léger donne relativement plus de naphta et de fractions légères, et relativement moins de gazole et de carburéacteur de distillation directe par baril.

FIG. 15

Qualités de brut importées par l'UE, par fournisseur : densité API et teneur en soufre, 2025

Flux de brut fournis à l'UE en 2025 ; surface des bulles = part de l'approvisionnement de l'UE en brut



Note : chaque bulle est un flux de brut nommé ; sa taille représente sa part dans l'approvisionnement total de l'UE en brut (importations extra-UE plus production domestique, environ 3 % du total), les parts diffèrent donc légèrement des parts d'importation de la Fig. 9. Les lignes de référence marquent les seuils léger/moyen (31,1° API) et non soufré/soufré (1 % de soufre).

Source : Calculs des auteurs d'après Eurostat (nrg_ti_coifpm).

La précédente grande crise énergétique de 2022 et la diversification hors du pétrole russe ont modifié la nature physique des bruts que traitent désormais les raffineries européennes. Le mix densité API/soufre des importations de brut de l'UE s'est nettement déplacé vers des bruts plus légers et moins soufrés. Les bruts moyens soufrés (la catégorie à laquelle appartenait l'Oural russe) sont passés de 31 % des importations en 2013 à seulement 6 % en 2025, tandis que les bruts légers non soufrés progressaient de 39 % à 51 % et les bruts moyens non soufrés de 9 % à 22 %. Les bruts légers soufrés, en revanche, ont eux aussi reculé, de 13 % à 8 % **(FIG. 15)**. En 2022, le brut irakien a contribué à remplacer partiellement les importations européennes d'Oural [15] — en particulier dans les raffineries méditerranéennes, tandis que le gros de la substitution provenait des États-Unis, de Norvège et d'Amérique latine. **L'UE a ainsi partiellement remplacé son exposition à un goulet d'étranglement né des sanctions par une exposition à un point de passage maritime.** Par ailleurs, la crise actuelle dans l'ensemble du Moyen-Orient a perturbé les alternatives existantes des raffineries européennes ainsi que les routes de transit d'autres producteurs extérieurs à la région, y compris pour l'importation de produits en provenance des pays asiatiques. De surcroît, la dépendance accrue aux approvisionnements américains en pétrole et en produits est mise en lumière par le repli croissant de l'administration actuelle sur ses intérêts intérieurs, comme l'illustre le projet d'interdiction des exportations de gazole. Enfin, les consommateurs du monde entier se disputent de plus en plus les mêmes bruts, en particulier les bruts moyens, ce qui pousse les prix à des niveaux record.

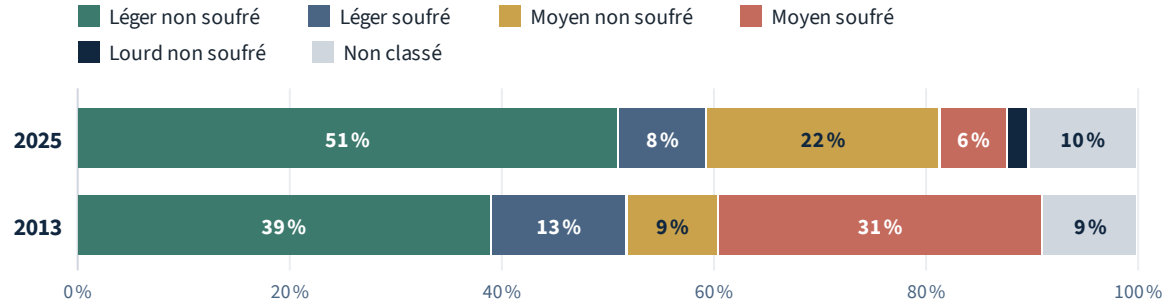
La perturbation conjointe des flux de brut et de produits en provenance du Golfe pose à l'Europe un problème économique et de sécurité. Dans ce contexte difficile, les marchés des produits raffinés ont connu une volatilité des prix remarquable. Cette situation incite également les gouvernements à envisager de prendre ou de renforcer des décisions extrêmes telles que des interdictions d'exportation de gazole. Une telle mesure,

explorée par l'administration américaine sous la pression sociale, finira par se retourner contre ses auteurs et par déstabiliser les marchés mondiaux.

FIG. 16

Approvisionnement de l'UE en pétrole brut par classe de densité API et de teneur en soufre, 2013 et 2025

Part de l'approvisionnement de l'UE en brut (importations plus production domestique), par classe densité API / soufre



Note : parts de l'approvisionnement total de l'UE en brut (importations extra-UE plus production domestique). Voir l'annexe technique pour la méthode de classification. La somme peut différer de 100 en raison des arrondis.

Source : Calculs des auteurs d'après le Crude Oil Import Register de la Commission européenne et Eurostat (nrg_ti_oilm, nrg_ti_coifpm, nrg_ti_oil).

4. Une gestion de crise contrastée : stocks, subventions et implications mondiales

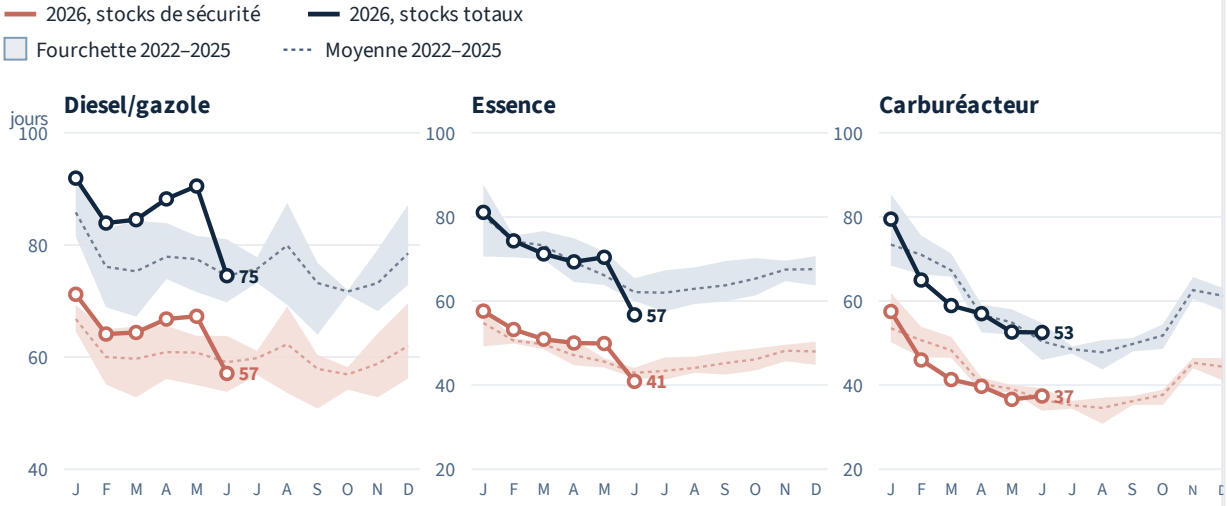
Pour amortir les conséquences négatives de la crise, les pays de l'UE ont puisé dans leurs stocks de sécurité. Le 11 mars 2026, les pays membres de l'AIE ont convenu du plus grand déstockage coordonné de réserves pétrolières d'urgence de l'histoire de l'agence, soit 400 millions de barils. [16] L'UE y a contribué à hauteur d'environ 118 millions, avec une pondération en faveur des produits raffinés, précisément parce que les réserves stratégiques nationales seules ont été jugées insuffisantes pour couvrir une perturbation de cette ampleur et de cette durée.[17]

Les réserves totales de produits raffinés restent dans les schémas saisonniers habituels, mais les risques sont orientés à la baisse. Si les stocks de sécurité ont évité une hausse plus marquée des prix, ils ne constituent qu'un amortisseur temporaire, surtout si le déstockage n'est pas assorti de mesures agissant sur la demande. La couverture assurée par les stocks de sécurité de l'UE-27 a diminué pour les trois produits entre janvier et juin 2026, le plus fortement pour le carburéacteur (−35 %), suivi de l'essence (−29 %) et du gazole (−20 %). Bien que conforme aux schémas saisonniers plus larges, le niveau des réserves de carburéacteur est le plus préoccupant des trois : il s'est maintenu nettement sous sa bande saisonnière normale pendant une période prolongée en février-mars (environ −9 % à −15 % en deçà de la normale, tant pour la réserve de sécurité que pour le stock national total), avant de revenir à un niveau à peu près normal en juin **(FIG. 16)**.

FIG. 17

Couverture des stocks (en jours) pour le diesel, l'essence et le carburéacteur : stocks de sécurité et stocks totaux, 2026 par rapport à la fourchette 2022–2025

Couverture des stocks de l'UE-27 en jours, 2026 à ce jour par rapport à la fourchette 2022–2025



Note : la couverture des stocks utilise les livraisons intérieures brutes comme mesure de la demande, seule série de consommation qu'Eurostat publie mensuellement ; la couverture réelle est donc probablement supérieure à celle représentée (voir l'annexe technique). La période de comparaison est 2022–2025, afin d'exclure les années faussées par le Covid. Les lignes pointillées indiquent la moyenne 2022–2025.

Source : Calculs des auteurs d'après Eurostat (nrg_stk_oilm, nrg_cb_oilm).

Les événements récents aggravent ces risques. Si les données postérieures à juin ne sont pas encore disponibles, la pression sur les produits raffinés devrait encore s'accentuer, compte tenu de l'escalade de septembre à Bab el-Mandeb. Saudi Aramco a indiqué à au moins deux clients raffineurs européens qu'ils ne recevraient aucun brut au titre de leurs contrats en octobre 2026, à la suite de l'attaque de septembre contre l'oléoduc, [18] tandis que l'administration américaine envisage d'interdire les exportations de gazole face à la pression sur les prix intérieurs.[19] Les États-Unis semblent en réalité avoir puisé dans leurs propres réserves stratégiques et commerciales à un rythme environ deux fois supérieur à celui de l'UE (les stocks commerciaux américains de distillats ont reculé de 10,1 % contre 4,9 % pour les stocks commerciaux implicites de gazole de l'UE. Dans le même temps, la réserve stratégique de pétrole (SPR) américaine a baissé de 20,6 % entre février et juin 2026 (31,4 % à la mi-septembre), tandis que le stock de sécurité de brut de l'UE progressait légèrement. Enfin, les importations européennes de gazole en provenance des États-Unis ont presque doublé (+99,6 %) par rapport aux mêmes mois (février-juin) de 2025. [20] Cette réponse asymétrique pourrait constituer une source supplémentaire de tensions politiques dans la relation transatlantique.

Avec des exportations de produits raffinés du Golfe qui constituent l'offre marginale la plus exposée aux perturbations des points de passage, et le risque de frictions avec les États-Unis, le matelas de stocks de l'Europe dispose de peu de marge pour absorber un nouveau choc sans être ramené vers les minima réglementaires ou sans imposer le type de mesures de rationnement de la demande que certains États membres ont déjà commencé à évoquer. Face à la gravité de la situation, le président Macron a appelé à un nouveau déstockage et à une approche plus coordonnée. [21] [22]

Des mesures d'urgence à courte vue. Dans le même temps, la plupart des pays de l'UE ont largement reproduit l'approche adoptée face aux flambées de prix lors de la crise énergétique de 2022 : des subventions non ciblées. Selon Bruegel, les gouvernements européens ont engagé plus de 11,8 milliards d'euros pour protéger les consommateurs des flambées des prix de l'énergie.[23] De nombreux gouvernements ont effectivement réduit les

taxes et prélèvements sur les produits énergétiques afin de faire baisser artificiellement les prix ; or, la majorité de ces soutiens budgétaires renforcent les incitations à consommer des énergies fossiles, au risque d'aggraver encore la crise. En outre, l'UE a abordé cette crise dans des conditions budgétaires plus difficiles. À l'inverse, les pays asiatiques, généralement plus exposés aux importations en provenance du Moyen-Orient, ont davantage misé sur des réponses agissant sur la demande.

Principaux enseignements

La crise dans l'ensemble du Moyen-Orient met en évidence la nécessité d'intégrer les chaînes de valeur dans leur totalité à l'analyse de la sécurité énergétique. Depuis février 2026, l'exposition limitée aux importations de pétrole (et de gaz naturel liquéfié) du Moyen-Orient a pu conduire les Européens à se considérer comme partiellement à l'abri, surtout par comparaison avec 2022, lorsque l'Europe était l'épicentre de la crise. L'exposition est toutefois plus importante dans le cas des produits raffinés clés. De fait, les importations de produits raffinés en provenance du Moyen-Orient et d'ailleurs ont pris une importance particulière pour l'UE au cours de la décennie écoulée. Cette évolution a été portée par le découplage énergétique entre l'Europe et la Russie après 2022, qui a également entraîné la hausse des importations en provenance des États-Unis, de Norvège et d'Amérique latine. En 2026, ces deux évolutions s'accompagnent de risques. Les États-Unis poursuivent une stratégie plus repliée sur elle-même, allant jusqu'à envisager une interdiction des exportations de gazole. Et les producteurs du Golfe ont subi des perturbations commerciales et des attaques contre leurs installations énergétiques, affectant tant le brut que les produits raffinés. Il est donc essentiel de préserver les infrastructures énergétiques, en particulier celles qui permettent aux capacités disponibles de la région d'atteindre le marché, telles que l'oléoduc Est-Ouest.

Importer davantage de brut et renforcer l'option domestique ? Les gouvernements pourraient envisager d'accroître les importations de brut et de soutenir les capacités de raffinage nationales. Les raffineries de l'UE ont déjà augmenté leur production, mais des contraintes subsistent, notamment les calendriers de maintenance et la logistique. La hausse des taux d'utilisation n'a eu qu'un effet limité, car elle ne peut compenser la perte physique des importations de produits en provenance du Golfe. Les approvisionnements alternatifs en brut deviennent également plus disputés et plus onéreux, en raison de distances plus longues (par exemple depuis l'Amérique latine), de coûts de fret plus élevés et de la concurrence d'autres importateurs pour des qualités de brut similaires. De plus, la capacité de raffinage de l'UE a diminué au cours de la dernière décennie et devrait encore reculer. L'UE devrait donc envisager de gérer et de préserver une certaine capacité de raffinage stratégique malgré la baisse de la demande, mais un soutien généralisé n'est pas envisageable compte tenu des contraintes budgétaires, de la faiblesse des modèles économiques et du désavantage de coût des raffineurs européens par rapport aux autres grandes régions.

Gérer la consommation et les réserves. Dans ce contexte, l'UE a puisé dans ses stocks de sécurité, quoique dans une moindre mesure que les États-Unis. Toutefois, les mesures budgétaires visant à réduire artificiellement les prix ont souvent envoyé le signal inverse aux consommateurs, au risque d'aggraver la situation. Les stocks de l'UE sont précisément conçus pour ce type de crise, puisque l'Union a privilégié les stocks de produits. Il lui faut néanmoins définir des plans réalistes pour faire face aux flambées de prix et promouvoir la réduction de la demande, surtout dans les secteurs où des alternatives existent (par exemple l'électrification du transport routier).

Annexe technique

Note sur la consommation finale

Les chiffres de consommation utilisés dans l'analyse ne reposent pas uniquement sur le total standard de « consommation finale » d'Eurostat, car cette mesure exclut les soutes de l'aviation et de la navigation internationales. Le carburéacteur et le fioul lourd sont très majoritairement consommés sous forme de soutes internationales (avitaillement des avions et des navires pour des trajets transfrontaliers), que la comptabilité d'Eurostat place entièrement hors de la consommation finale. Nous conservons donc les soutes de l'aviation et de la navigation internationales comme catégories explicites distinctes, aux côtés de la consommation finale domestique, plutôt que de les omettre. Ces mêmes données de consommation par secteur ne sont actuellement disponibles que jusqu'en 2024, de sorte que tout instantané de consommation « dernière année » présenté dans ce rapport accuse un an de retard sur les données de commerce et de qualité présentées ailleurs.

Estimation de l'exposition à Bab el-Mandeb

Approche. L'estimation ne retrace pas les routes maritimes. L'intégralité des exportations d'un produit d'un pays à destination de l'UE (d'après Eurostat) est classée comme transitant par Bab el-Mandeb si ce pays se situe à l'est du détroit (Arabie saoudite, Irak, Émirats arabes unis, Koweït, Qatar, Oman, Bahreïn, Inde, Singapour ou Corée du Sud), et comme ne transitant pas dans le cas contraire.

Correction du cap de Bonne-Espérance. Depuis le début des attaques houthies (novembre 2023), une grande partie du brut du Golfe a été réacheminée par le Cap tout en provenant toujours d'un pays de l'« Est », ce qui, faute de correction, serait comptabilisé à tort comme transitant par Bab el-Mandeb. Pour le brut, une correction par pays et par année (données EIA Suez/SUMED[24], 2020-2024 plus 1S2025) est appliquée, mais uniquement à l'Irak et à l'Arabie saoudite (les Émirats arabes unis reprennent le chiffre de l'Irak) ; elle passe de quasiment zéro sur 2020-2023 à 72 % (2024) puis 80 % (1S2025) du brut irakien/émirati, puis est maintenue constante jusqu'en 2026. La correction pour l'Arabie saoudite reste proche de zéro, non pas parce que son brut n'est pas exposé, mais parce que son brut à destination de l'Europe est chargé principalement à Yanbu, sur la côte de la mer Rouge, et n'a donc jamais eu à opérer le réacheminement potentiel que peut effectuer le brut irakien. Aucun autre pays du Golfe ou d'Asie ne fait l'objet d'une correction pour le brut. Pour les produits raffinés, il n'existe qu'une décote globale uniforme (70 % pour 2024, 61 % pour 1S2025, maintenue constante ensuite), appliquée indépendamment du pays.

Lacunes connues d'acheminement non prises en compte par ce modèle :

- Exportations saoudiennes de produits raffinés.** L'Arabie saoudite a fourni 26 % des importations européennes de gazole en 2025. La majorité de sa capacité de raffinage tournée vers l'export (Yanbu, Rabigh, Jizan) est située sur la mer Rouge et approvisionnée par oléoduc plutôt que par tankers, de sorte que les cargaisons naviguent directement vers Suez sans avoir à transiter par Bab el-Mandeb. Nos estimations ne captent pas ce phénomène. Les volumes de gazole sont donc probablement surestimés en conséquence.
- Arrêt de l'oléoduc saoudien (à la date de rédaction).** L'oléoduc Est-Ouest (Petroline), qui alimente les raffineries de la mer Rouge mentionnées ci-dessus, a lui-même été fermé le 11 septembre 2026 à la suite d'attaques de drones. Pendant cette période, les volumes traités par les raffineries de la mer Rouge sont probablement réduits, et tout réapprovisionnement par voie maritime nécessiterait lui-même de transiter par Bab el-Mandeb. À la date de rédaction, l'oléoduc a rouvert.

- Brut irakien originaire de Kirkouk.**L'Irak est traité comme un pays unique et indifférencié, mais le brut originaire de Kirkouk exporté par l'oléoduc Kirkouk-Ceyhan, par voie terrestre à travers la Turquie jusqu'à la Méditerranée, ne transite jamais non plus par Bab el-Mandeb. L'oléoduc a été fermé de mars 2023 à septembre 2025 et a rouvert depuis, ce qui constitue une lacune actuelle de nos estimations.
- Effet net :** ces deux lacunes suggèrent que le flux réel transitant par Bab el-Mandeb est probablement inférieur à ce que montre cette estimation.

Estimation du mix de qualité des bruts

Approche. Pour chacune des deux années de référence (2013 et 2025), chaque pays fournisseur représentant plus de 2 % de l'approvisionnement de l'UE en brut se voit attribuer une densité API et une teneur en soufre pondérées par les volumes. Pour 2013, on utilise le Crude Oil Import Register de la Commission européenne (volumes par champ d'origine), rapproché d'une table de référence publiée de densités API et de teneurs en soufre ; à partir de 2020, on utilise les données courantes du registre des importations de brut d'Eurostat, qui indiquent directement la densité API, la teneur en soufre et le volume pour chaque flux nommé (Eurostat ne dispose d'aucune ventilation par champ avant 2020, raison pour laquelle 2013 s'appuie sur des données différentes). Les multiples flux de chaque pays sont ensuite classés individuellement et, au sein d'un même pays, la part de chaque flux dans l'approvisionnement total est affectée à sa propre classe (et non à une classe unique mélangée par pays).

Les seuils de classification et la répartition pour la Russie proviennent d'Öhlinger, Irlacher & Güntner (2024)[25]. Les classes de densité/soufre (léger ≥31,1° API / moyen 22,3-31,1° / lourd <22,3° ; non soufré <1,0 % de soufre / soufré ≥1,0 %) suivent les formules de classification de la table de correspondance de qualité publiée dans cet article, appliquées à la densité API et à la teneur en soufre déclarées pour chaque qualité de brut nommée. Pour la Russie en 2013, où l'essentiel des volumes importés n'est déclaré que sous la rubrique « Autre brut russe » sans indication de qualité, 70 % de ce reliquat est traité comme de l'Oural et 30 % comme du Siberian Light Sweet (hypothèse propre à l'article, fondée sur des estimations institutionnelles de l'UE selon lesquelles environ 80 % des importations russes sont de l'Oural).

Ce que le modèle prend en compte : les volumes réels d'importation de l'UE et la qualité au niveau des champs, par pays et par année, les qualités mixtes de chaque pays étant classées séparément plutôt que moyennées sous une étiquette unique.

Ce que le modèle ne prend pas en compte :

- Environ 9-10 % de l'approvisionnement chaque année ne dispose d'aucune donnée de qualité (pays sous le seuil de 2 %) et est déclaré comme « Non classé », sans estimation
- La couverture de 2013 se limite aux 22 pays déclarés dans le registre de la Commission, et non à l'ensemble des 27 États membres
- La qualité est attribuée par qualité de brut nommée, et non par cargaison ou par navire

Stocks pétroliers de sécurité

Les graphiques de couverture des stocks de ce rapport utilisent les « livraisons intérieures brutes, calculées » d'Eurostat comme dénominateur de la demande, auquel est rapporté le stock de clôture du même mois. Ce n'est pas la mesure idéale, mais c'est la seule série de consommation qu'Eurostat publie à fréquence mensuelle, ce qui permet à ces graphiques de faire apparaître les mouvements réels d'un mois sur l'autre et les variations saisonnières plutôt qu'un chiffre annuel unique et plat. La mesure ascendante plus précise (l'usage effectif des

carburants par secteur : transport routier, aviation, navigation) existe, mais uniquement à fréquence annuelle. La contrepartie est un biais faible et constant : la première mesure dépasse cette référence annuelle plus précise pour les trois produits (modérément pour le gazole et le carburéacteur, d'environ 3-4 %, et plus nettement pour l'essence, d'environ 12 %). Les jours de couverture étant le rapport du stock à ce dénominateur, un dénominateur gonflé sous-estime le chiffre réel. En pratique, cela signifie que la couverture réelle des stocks est probablement quelque peu supérieure à ce que montrent ces graphiques, modérément pour le gazole et le carburéacteur, davantage pour l'essence. Ce biais affecte le niveau de chaque série, mais pas sa forme : comme il s'applique de manière uniforme d'un mois à l'autre, les schémas saisonniers, les comparaisons d'une année sur l'autre et les bandes de fourchette/moyenne devraient rester valables.

Références

01 CNBC, « Mokha: Houthis seize Yemen port, raising threat to oil and shipping », 11 septembre 2026; NPR, « What to know after a week of Houthi attacks that threaten Saudi oil », 18 septembre 2026.

02 AIE, « Oil Market Report — September 2026 », 11 septembre 2026.

03 Ibid.

04 Cahill, B.. « No quick fixes for the squeeze on refined products. » . 9 septembre 2026, . Atlantic Council, EnergySource.

05 Axios, « Trump backs diesel exports ban, marking a shift for administration », 22 septembre 2026

06 Garrett Golding et Lutz Kilian, « A Ban on U.S. Crude Oil Exports Would Not Lower Gasoline Prices at the Pump », Federal Reserve Bank of Dallas, 4 janvier 2022.

07 Reuters, « US Energy Secretary Wright says diesel export ban would not work », 23 septembre 2026

08 Production domestique de brut de l'UE-27 de 15,6 Mt contre une consommation des raffineries de 490,8 Mt en 2025. Source : Eurostat et calculs de l'auteur.

09 La catégorie « Autres » correspond au total d'Eurostat pour l'ensemble des produits raffinés, diminué des six produits nommés ; il s'agit principalement du bitume, des lubrifiants, du coke de pétrole, du gaz de raffinerie, du soufre et des paraffines.

10 Oxford Institute for Energy Studies, « Europe's Oil Vulnerability to the Strait of Hormuz Disruption », avril 2026.

11 AIE, « Oil Market Report », 12 mars 2026.

12 Oxford Institute for Energy Studies, « Europe's Oil Vulnerability to the Strait of Hormuz Disruption », avril 2026.

13 La qualité d'un brut est généralement caractérisée selon deux dimensions : la densité API, qui mesure le caractère plus ou moins léger ou lourd du pétrole (plus elle est élevée, plus le brut est léger et donne davantage d'essence/naphta ; plus elle est faible, plus il est lourd et donne davantage de fioul lourd/résidus), et la teneur en soufre, soit la part de soufre en poids (un brut à plus de 0,5 % est dit « soufré » (sour) et nécessite un raffinage plus poussé ; en deçà, il est dit « non soufré » (sweet) et en nécessite moins). Ensemble, ces deux mesures déterminent ce qu'un baril peut produire de manière rentable et le coût de son traitement.

14 Voir Öhlinger, Peter, Michael Irlacher, and Jochen Güntner. « Not all oil types are alike in trade substitution. » Nature Communications 15.1 (2024): 7476.

15 Argus Media, « Viewpoint: Mediterranean refiners look to Iraq », 28 décembre 2022.

16 AIE, « IEA Member countries to carry out largest ever oil stock release amid market disruptions from Middle East conflict », 11 mars 2026.

17 CNBC, « The biggest release of emergency oil stockpiles in history was announced. Why crude may keep rising », 14 mars 2026; Al Jazeera, « IEA announces release of 400 million barrels of oil. But is it enough? », 13 mars 2026.

18 Bloomberg, « Saudis Tell European Refiners They'll Get No Crude Next Month », 18 septembre 2026.

19 Financial Times, « Donald Trump says he would back US diesel export ban », 22 septembre 2026.

20 Calculs des auteurs d'après Eurostat et EIA.

21 Bloomberg, « Macron Calls for G7 Meeting to Mull Release of Oil Reserves », 18 septembre 2026

22 S&P Global Commodity Insights, « European countries urge for joint policy action to tackle soaring oil prices », 22 septembre 2026

23 Bruegel, « 2026 European energy crisis fiscal response tracker »

24 U.S. Energy Information Administration, « World Oil Transit Chokepoints », 3 mars 2026

25 Öhlinger, Peter, Michael Irlacher, and Jochen Güntner. « Not all oil types are alike in trade substitution. » Nature Communications 15.1 (2024): 7476.

Avertissement. Les chiffres en italique dans la synthèse sont des estimations du GTPO fondées sur des sources de données ouvertes (Eurostat, EIA, Energy Institute). Les estimations de flux transitant par Bab el-Mandeb reposent sur la localisation du pays exportateur et non sur des données de navires ; elles surestiment probablement les flux réels (voir l'annexe technique).

© GTPO 2026. Tous droits réservés. De courts extraits peuvent être cités sans autorisation expresse, à condition que la source soit mentionnée. Les opinions exprimées dans cette publication sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement la position institutionnelle du GTPO, de son équipe ou de ses partenaires.