

1.2 Les prix des produits pétroliers ont atteint des niveaux inédits liés à la crise géopolitique

1.2.1 PRIX DU PÉTROLE BRUT

Cours du pétrole brut

Le cours du baril de *Brent* connaît une forte hausse en raison de la reprise économique amorcée en 2021 et des tensions géopolitiques consécutives à l'invasion de l'Ukraine en 2022. En moyenne sur l'année 2022, il se situe à 101 \$, un de ses niveaux les plus élevés depuis 1990, et augmente de 43 % sur un an (figure 1.2.1.1). La progression du cours exprimé en euros est très supérieure (+ 60 %) du fait de la dépréciation de l'euro vis-à-vis du dollar. Ainsi, le prix moyen du baril s'élève à 96 € en 2022, un record.

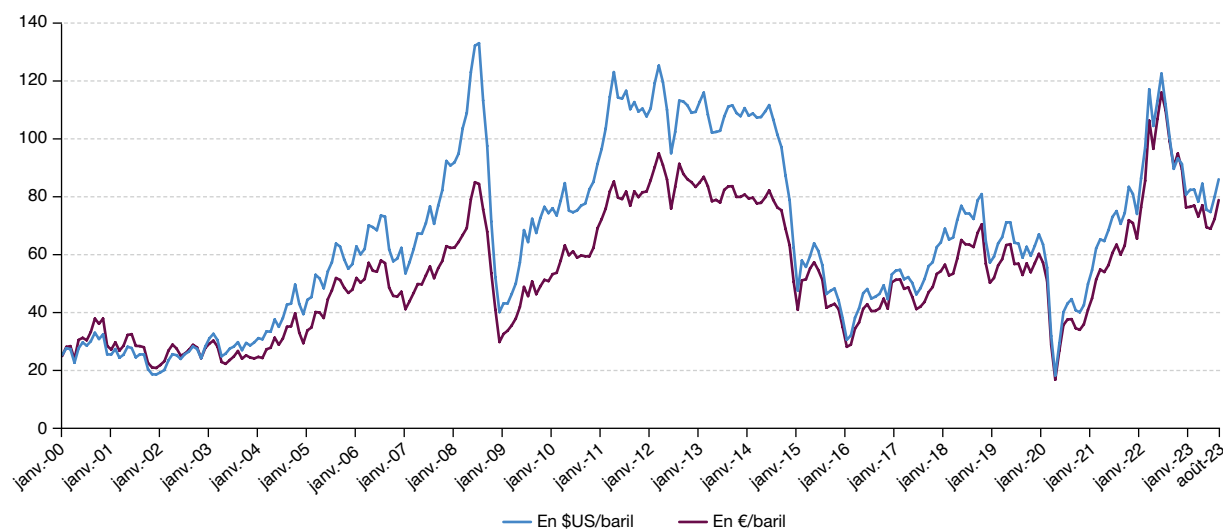
La reprise économique engagée après la crise sanitaire a stimulé la demande d'énergies fossiles et tiré le cours du *Brent* à la hausse. Les tensions géopolitiques sont venues renforcer son renchérissement au premier trimestre 2022. La guerre en Ukraine et les sanctions économiques prises contre la Russie ont en effet entraîné un emballement du cours, qui a dépassé début mars 130 \$ le baril après l'annonce par les États-Unis d'un embargo sur le pétrole et le gaz naturel

russes. Le cours du *Brent* a connu un deuxième pic en juin (129 \$/b le 8 juin 2022) après les annonces de levée des mesures sanitaires dans les principales métropoles chinoises.

Le cours du *Brent* a diminué tendanciellement de juin à fin septembre dans un contexte de risques croissants de récession mondiale : l'économie chinoise, première importatrice de produits pétroliers est restée entravée par les mesures sanitaires rigoureuses de sa politique anti-Covid. En outre, les mesures de resserrement monétaire, visant à contrer l'inflation, ont entraîné des corrections sur les marchés financiers et tiré les cours du pétrole et des matières premières à la baisse. Le cours est reparti globalement à la hausse en octobre en raison d'une limitation de l'offre des pays de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (Opep). Mais le rebond de l'épidémie de Covid en Chine, l'assombrissement des perspectives économiques, notamment en Europe, et les incertitudes sur le mécanisme de plafonnement du prix du pétrole russe ont entraîné un net repli du cours de début novembre à début décembre. Celui-ci a atteint un point bas, à 81 \$ en moyenne en décembre, revenant à son niveau de novembre 2021.

Figure 1.2.1.1 : cours moyen mensuel du baril de *Brent* daté

En dollars et en euros courants



Note : les moyennes mensuelles sont les moyennes des cotations quotidiennes du Brent daté en clôture à Londres.
Sources : Reuters ; DGE

partie 1 : les prix de l'énergie

Prix du pétrole brut importé

Le prix du brut importé par les raffineurs français s'élève en moyenne à 751 euros par tonne équivalent pétrole (tep) en 2022 (figure 1.2.1.2), soit 110 \$ le baril. Redevenu proche en

2021 de sa valeur de 2018, il s'accroît ensuite de 66 % en moyenne en 2022, à un niveau jamais atteint depuis 2011. Incluant l'assurance et le fret, le prix du brut importé est logiquement supérieur au cours moyen du *Brent* daté.

Figure 1.2.1.2 : prix moyen à l'importation du pétrole brut*

En euros par tep

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Importations	639	607	551	355	291	357	449	428	288	453	751

* Y compris de faibles quantités de condensats à destination du raffinage et de la pétrochimie, d'additifs oxygénés (non issus de biomasse) et d'autres produits à distiller.

Sources : SDES, Bilan de l'énergie, d'après enquête auprès des raffineries ; DGDDI ; LyondellBasell

1.2.2 PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS RAFFINÉS

En complément du pétrole brut destiné à être traité dans les raffineries nationales, la France importe des produits pétroliers déjà raffinés. Les prix de ces derniers, qui incluent une marge de raffinage en plus du coût du pétrole brut, sont très hétérogènes. Ils dépendent, d'une part, de la demande qui leur est adressée et, d'autre part, de plusieurs facteurs liés à la qualité du produit, comme sa teneur énergétique, sa concentration en particules polluantes ou encore l'incorporation d'additifs. En 2022, le prix des produits raffinés importés par la France s'est élevé en moyenne à 943 €/tep (figure 1.2.2.1), un niveau inédit : après être revenu en 2021 à son niveau de 2019, il a augmenté de 79 % en un an. Le prix moyen à l'importation du gazole et du fioul domestique, majoritaires dans les achats français de produits raffinés, a bondi, à 976 €/tep en 2022 (+ 95 %, soit 40 c€/l de plus en 2022 qu'en 2021). La hausse très importante pour ces

produits s'explique par une dépendance plus marquée aux importations russes (en 2022, 29 % du gazole et du fioul domestique importés provient de Russie, contre 15 % pour le naphta et moins de 2 % pour les autres produits). Le prix du jet kérosène importé a quasiment doublé (+ 99 %, à 1 028 €/tep) : les contraintes sanitaires ayant été levées dans la plupart des pays, le trafic aérien a fortement repris en 2022. Les produits non énergétiques (naphta, bitumes et lubrifiants) et le fioul lourd ont connu des hausses de prix un peu moins fortes, respectivement de 55 % et 41 %. Enfin, le prix à l'importation du gaz de pétrole liquéfié (GPL) a augmenté de 24 %, à 558 €/tep.

Le prix moyen des exportations françaises a progressé à un rythme moins élevé que celui des importations (+ 40 % sur un an, + 68 % par rapport à 2019), les exportations étant plus diversifiées. Il s'établit à 1 029 €/tep pour l'ensemble des produits raffinés. Le prix des supercarburants, à 831 €/tep (ou 65 c€/l), a augmenté de 55 %.

Figure 1.2.2.1 : prix moyens des produits raffinés à l'importation et à l'exportation

En euros par tep

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Importations	724	682	622	454	379	456	544	531	375	527	943
dont gazole/fioul domestique	759	711	649	463	381	457	554	546	366	500	976
jet kérosène	764	721	671	473	373	458	570	557	349	517	1 028
gaz de pétrole liquéfié (GPL)	595	533	440	303	270	341	364	318	287	450	558
fioul lourd	621	580	537	359	287	365	427	433	337	460	650
produits non énergétiques*	744	705	670	514	456	521	607	552	403	615	953
Exportations	780	737	691	506	451	542	616	614	526	737	1 029
dont gazole/fioul domestique	724	702	679	444	369	435	534	505	438	649	1 233
supercarburants	751	704	643	464	384	467	525	503	305	535	831
fioul lourd	543	506	448	264	201	289	374	370	256	407	628
produits non énergétiques*	897	801	765	603	557	635	666	675	686	1 008	1 101

* Naphta, bitumes, lubrifiants.

Source : SDES, Bilan de l'énergie, d'après DGDDI

1.2.3 PRIX À LA CONSOMMATION

Les prix hors taxes des carburants en 2022, qui tiennent compte des remises financées par l'État et TotalEnergies, augmentent moins que les prix moyens des importations de pétrole raffiné et de pétrole brut. Les consommateurs de carburants ont bénéficié d'une aide de l'État de 15 centimes d'euros hors TVA par litre du 1^{er} avril au 31 août, de 25 centimes du 1^{er} septembre au 15 novembre et de 8,33 centimes du 16 novembre au 31 décembre. TotalEnergies a complété ces aides par une remise de 10 à 20 centimes TTC par litre sur tout ou partie de ses stations à partir de mi-février. Le montant total des subventions pour la remise sur les prix des carburants s'élève à 7,6 Md€.

Le prix toutes taxes comprises (TTC) du gazole routier, carburant le plus consommé en France, est de 1,85 €/l en moyenne en 2022 (*figure 1.2.3.1*). Il est en augmentation, en euros courants, de 29 % par rapport à 2021. Cette hausse est directement liée à la remontée de 60 % du prix hors toutes taxes (HTT), à 0,93 €/l en moyenne en 2022. L'accise sur les produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons (anciennement TICPE, taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) est fixée, depuis 2018, à 0,61 €/l. Au total, cette taxe et la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) représentent la moitié du prix du gazole routier en 2022, soit 9 points de moins qu'en 2021. Son prix a été plus élevé que celui de l'essence durant une bonne partie de l'année 2022 (*figure 1.2.3.2*).

Le prix moyen TTC du SP95-E10, aujourd'hui supercarburant le plus consommé en France, s'établit à 1,77 €/l. Il est légèrement moins cher que le SP95 (1,81 €/l), qu'il remplace progressivement, en raison d'une fiscalité plus

avantageuse. Le SP98 est plus cher (1,86 €/l) du fait d'un prix HTT plus élevé. L'évolution des prix TTC de ces trois carburants se situe autour de 16 % en 2022. Comme pour le gazole, cette hausse est dictée par celle des prix HTT (+ 33 % pour le SP95-E10). Le rebond des prix ayant été plus important pour le gazole que pour les supercarburants, le prix HTT du SP95-E10 devient en 2022 nettement inférieur à celui du gazole, avec une différence inédite de 13 c€/l. L'écart entre les prix TTC des deux carburants est moins élevé (8 c€/l) en raison d'une accise plus élevée pour le SP95-E10 (0,67 €/l depuis 2018, soit 0,06 €/l de plus par rapport au gazole). Cet écart entre les taxes sur les deux carburants s'est cependant considérablement réduit depuis 2014, où il était de 0,17 €/l.

Le prix TTC du gazole non routier, notamment utilisé par les engins agricoles et de chantier, est en moyenne de 1,38 €/l en 2022, un niveau également inédit. Il augmente de 49 % par rapport à 2021, soit davantage que le gazole routier (+ 29 %) car il bénéficie d'une fiscalité allégée. Les prix HTT des deux produits sont, quant à eux, très proches.

Le prix TTC du fioul domestique, principalement utilisé en tant que combustible de chauffage pour les habitations collectives ou individuelles, est en moyenne de 1,48 €/l en 2022 (soit 148 €/MWh en pouvoir calorifique inférieur). Il progresse de 64 %. Le prix HTT augmente de 81 %. Les taxes dans leur ensemble (accise sur les produits énergétiques et TVA) ne représentent plus que 27 % du prix acquitté par le consommateur en 2022, contre 34 % en 2021. L'accise est stable, à 0,16 €/l, depuis 2018. Généralement moins volatils, les prix du propane et du butane consommés par les ménages ont également fortement augmenté en 2022, mais à un rythme moins élevé (+ 6 % et + 10 % respectivement).

partie 1 : les prix de l'énergie

Figure 1.2.3.1 : prix à la consommation des principaux produits pétroliers (biocarburants inclus)

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Gazole (€/l)	HTT	0,74	0,69	0,63	0,48	0,41	0,48	0,59	0,59	0,44	0,58	0,93
	HTVA	1,17	1,13	1,07	0,96	0,92	1,03	1,20	1,20	1,05	1,19	1,54
	TTC	1,40	1,35	1,29	1,15	1,11	1,23	1,44	1,44	1,26	1,43	1,85
SP98 (€/l)	HTT	0,75	0,72	0,67	0,55	0,49	0,54	0,62	0,62	0,49	0,65	0,86
	HTVA	1,35	1,33	1,29	1,18	1,14	1,20	1,31	1,31	1,18	1,34	1,55
	TTC	1,62	1,59	1,54	1,41	1,36	1,44	1,57	1,57	1,42	1,61	1,86
SP95-E10 (€/l)	HTT	-	0,65	0,62	0,49	0,44	0,49	0,56	0,56	0,44	0,60	0,80
	HTVA	-	1,26	1,23	1,12	1,07	1,13	1,24	1,24	1,12	1,27	1,47
	TTC	-	1,51	1,48	1,35	1,28	1,35	1,48	1,48	1,34	1,53	1,77
SP95 (€/l)	HTT	0,71	0,67	0,62	0,50	0,44	0,49	0,56	0,56	0,44	0,60	0,82
	HTVA	1,31	1,28	1,24	1,13	1,09	1,15	1,25	1,26	1,13	1,29	1,51
	TTC	1,57	1,54	1,48	1,35	1,30	1,38	1,50	1,51	1,36	1,55	1,81
Superéthanol E85 (€/l)	HTT	-	-	-	-	-	-	-	-	0,43	0,45	0,55
	HTVA	-	-	-	-	-	-	-	-	0,55	0,56	0,66
	TTC	-	-	-	-	-	-	-	-	0,66	0,68	0,80
Gaz de pétrole liquéfié - carburant (€/l)	HTT	0,68	0,67	0,65	0,58	0,51	0,53	0,57	0,60	0,59	0,60	0,59
	HTVA	0,74	0,73	0,71	0,66	0,59	0,62	0,68	0,71	0,70	0,71	0,70
	TTC	0,88	0,87	0,86	0,79	0,71	0,74	0,82	0,86	0,84	0,85	0,84
Gazole non routier (€/l)	HTT	-	-	0,64	0,50	0,42	0,49	0,59	0,58	0,43	0,58	0,96
	HTVA	-	-	0,73	0,61	0,55	0,64	0,78	0,77	0,62	0,77	1,15
	TTC	-	-	0,88	0,73	0,66	0,77	0,93	0,93	0,74	0,93	1,38
Fioul domestique (€/l)	HTT	0,75	0,72	0,66	0,51	0,44	0,50	0,60	0,62	0,48	0,60	1,08
	HTVA	0,81	0,78	0,72	0,59	0,53	0,62	0,76	0,78	0,64	0,75	1,24
	TTC	0,97	0,93	0,86	0,71	0,64	0,74	0,91	0,93	0,76	0,90	1,48
Fioul lourd à très basse teneur en soufre (TBTS) (€/t)	HTT	582	533	496	327	276	358	421	432	323	459	650
	HTVA	601	552	517	372	345	453	560	572	463	599	789
Gaz propane liquéfié PCI* (€/MWh)	HTT	117	111	111	105	99	110	116	119	117	119	125
	HTVA	117	111	111	105	99	110	119	124	122	124	130
	TTC	140	133	134	126	119	132	143	149	146	149	157
Gaz butane (bouteille de 13 kg en €)	HTT	27	27	27	27	27	26	27	28	28	28	31
	HTVA	27	27	27	27	27	26	27	29	29	29	32
	TTC	32	33	33	33	32	32	33	35	35	35	39

* PCI = pouvoir calorifique inférieur.

Note : le prix hors toutes taxes (HTT) comprend le coût de la matière première et les coûts de raffinage, de stockage et de transport-distribution.

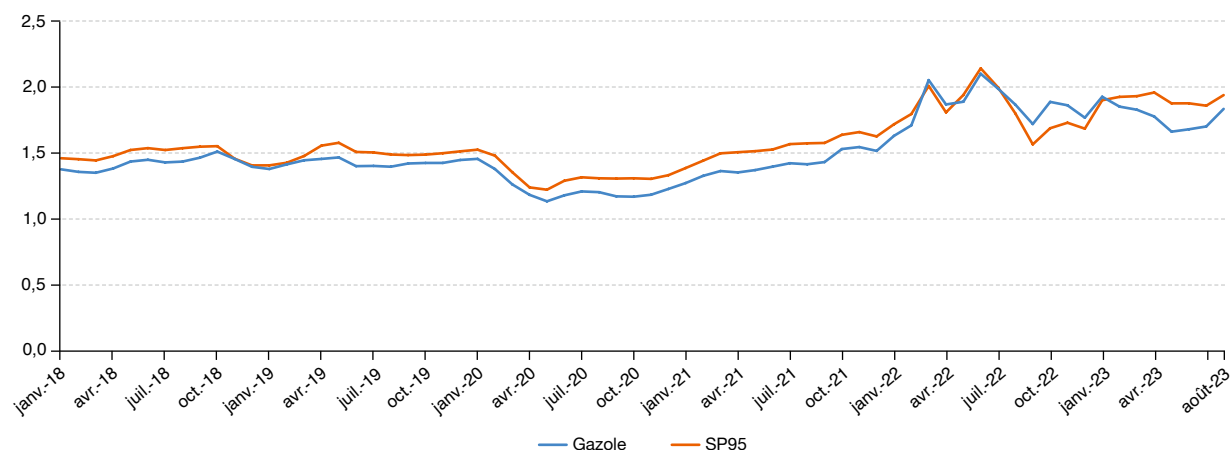
Le prix hors taxe sur la valeur ajoutée (HTVA) est obtenu par addition du taux normal de l'accise, majorations régionales incluses, et du prix hors toutes taxes (HTT).

Champ : France métropolitaine hors Corse.

Sources : DGEC (carburants, fiouls domestique et lourd) ; Insee (butane) ; SDES (propane)

Figure 1.2.3.2 : prix TTC du gazole et du SP95

En euros par litre



Source : DGEC