COMPRENDRE

2,40€ LE LITRE QUI S'EN MET PLEIN LES POCHES ?

Le Brent est autour de 100$.
En 2008, il atteignait 147,50$ et le gazole coûtait 1,45€.
Raffinage, marges, taxes : Je vous explique tout !

Sauvegarde. Diffuse. Réponds.



@miaoulenchon

2008 VS 2026

JUILLET 2008
Brent : 147,50 $/baril
Gazole : 1,45 €/L
Plein de 50 litres : 72,50 €
SEPTEMBRE 2026
Brent : autour de 100 à 105 $/baril
Gazole : 2,41 €/L
Plein de 50 litres : 120,49 €

Pour le même plein :
Environ 50€ supplémentaires.

Le Brent clôturait encore à 104,87$ le 18 septembre avant de repasser brièvement sous les 100$ le 21 septembre.



@miaoulenchon

+66%
À LA POMPE

Entre les deux périodes :
1,45€ → 2,41€

Soit une augmentation nominale d'environ 66% du litre de gazole. Pendant ce temps, le record de 147,50$ atteint par le pétrole en 2008 reste très supérieur au Brent observé aujourd'hui.

Le cours du pétrole brut, à lui seul, ne peut donc pas expliquer le prix actuel à la pompe. Ça c'est le premier point.



@miaoulenchon

LE DOLLAR TROMPE

Il faut toutefois corriger une illusion.

En juillet 2008, l'euro valait en moyenne environ 1,58 dollar. Un baril à 147,50$ représentait donc autour de 93€.

Le 18 septembre 2026 :
Brent : 104,87$
1 € = 1,1460$
Soit environ 91,5€ le baril.

En euros, le pétrole brut coûtait donc presque autant qu'au pic de 2008.

Et pourtant :
1,45€ le litre hier → 2,41€ aujourd'hui.



@miaoulenchon

BRUT ≠ DIESEL

Voilà la clé.

Une voiture diesel ne roule pas au Brent.
Le pétrole doit être transporté, raffiné, transformé en gazole puis acheminé jusqu'aux stations.
Et le gazole raffiné possède son propre marché mondial.
Son prix peut donc s'envoler alors même que celui du pétrole brut baisse !

C'est précisément ce qui se passe en 2026.



@miaoulenchon

LE DIESEL EXPLOSE

Mi-septembre, les contrats européens sur le diesel ont atteint environ :

210$/baril

Soit environ deux fois le prix du pétrole brut.

Les exportations de diesel du Golfe ont chuté de plus de 50 % entre mars et août. En additionnant Russie et pays du Golfe, les exportations étaient environ deux tiers plus faibles qu'en 2025.

Raffineries endommagées, restrictions russes, flux perturbés : le problème actuel est donc une pénurie de produit raffiné.



@miaoulenchon

RAFFINAGE SOUS TENSION

L'indicateur français de marge brute théorique de raffinage montre l'ampleur du choc.

Moyenne 2025 : 8,72$/baril
Septembre 2026 : 43,56$/baril
Près de 5 fois plus.

Attention : ce chiffre n'est pas le bénéfice net d'une compagnie pétrolière. Il mesure l'écart théorique entre la valeur des produits raffinés et celle du brut nécessaire à leur fabrication.

Mais il révèle une tension exceptionnelle sur le raffinage.



@miaoulenchon

DANS TON LITRE

Au 11 septembre, avant même le record à 2,41€,
le ministère décomposait ainsi un litre
de gazole à 2,2907€ :

1,063 € : gazole raffiné
0,239 € : transport, stockage, distribution
0,6075 € : accise
0,3818 € : TVA

L'accise, c'est tout simplement la taxe sur les carburants.

Près de la moitié du prix venait alors directement de la cotation internationale du gazole raffiné.
Le reste ? La taxe... En plus de la TVA !



@miaoulenchon

ET DONC LES TAXES

Elles ont augmenté depuis 2008.
Évidemment !

Accise sur le gazole :
2008 : 42,84 c€/L
2026 : 60,75 c€/L
La TVA est également passée de 19,6% à 20%.

La fiscalité explique donc une partie de l'écart. Mais pas la totalité. L'accise a augmenté d'environ 18 centimes, quand le litre, lui, a augmenté d'environ 96 centimes. Le reste se trouve principalement dans le prix hors taxes du produit raffiné et de sa chaîne d'approvisionnement.



@miaoulenchon

LE CHOC EST SOCIAL

L'Insee vient de mesurer
ce que produisent de tels prix.

Avec un gazole à 2,20€, niveau pourtant inférieur aux 2,41€ actuels, 4,7 millions de ménages véhiculés auraient consacré plus d'un mois de revenu annuel au carburant. Soit 22,4% des ménages possédant une voiture.
Parmi les ménages déjà surexposés au carburant en 2021, 37,8% étaient pauvres.

Une hausse du carburant ne frappe pas tous les budgets de la même façon. Bagatelle pour les riche, choc violent pour les pauvres.



@miaoulenchon

LA VOITURE FORCÉE

Le problème dépasse largement
la station-service.

Près de 90 % des actif·ves ruraux·ales utilisent leur véhicule pour travailler.
Dans les pôles urbains : moins de 60%.
Les ménages particulièrement exposés au carburant représentaient :
9% dans les intercommunalités urbaines
16,7% dans le rural éloigné des agglomérations

Quand les transports publics et les services sont loin, la voiture cesse d'être un choix.



@miaoulenchon

« MAIS TOTAL RAFFINE EN FRANCE »

Oui. TotalEnergies exploite
3 des 6 raffineries françaises !

Pourtant, le gazole qui en sort n'est pas vendu selon son seul coût de fabrication français. Il est valorisé au prix du marché européen du diesel, actuellement extrêmement élevé. Quand la marge de raffinage explose, un groupe qui possède ses propres raffineries peut donc aussi profiter de cette hausse.

Ce qu'il faut alors regarder, ce ne sont plus seulement les prix du Brent : ce sont les marges de raffinage et les résultats de l'activité Raffinage-Chimie de TotalEnergies.

@miaoulenchon

TOTAL PROFITE DE LA FLAMBÉE

Pendant que le gazole explose à la pompe, TotalEnergies affiche des résultats records.

1er trimestre 2026 : 5,4 milliards $ de résultat net ajusté, soit +29% sur un an. 2e trimestre : 6 milliards $ supplémentaires. Et le raffinage est directement concerné : au 1er trimestre, l'activité Raffinage-Chimie a dégagé 1,6 milliard $ de résultat opérationnel ajusté. TotalEnergies explique elle-même avoir bénéficié de « marges exceptionnelles » dans le raffinage. Le groupe a parallèlement augmenté son acompte sur dividende 2026 de 5,9 %

Suivez l'argent pour comprendre à qui tout cela profite.

@miaoulenchon

ORMUZ SOUS TENSION

Le problème actuel ne vient pas seulement du pétrole brut. Il vient surtout des produits raffinés qui n'arrivent plus normalement jusqu'en Europe.

Avant la guerre régionale, le détroit d'Ormuz voyait transiter environ un cinquième du pétrole et du gaz mondial. Aujourd'hui, le trafic y est considérablement réduit.

Entre mars et août 2026, les exportations de diesel du Moyen-Orient ont été divisées par deux.



@miaoulenchon

Raffineries endommagées, routes maritimes perturbées, infrastructures saoudiennes attaquées : l'approvisionnement mondial s'est contracté brutalement.

Et la Russie, autre grand exportateur de diesel, a elle aussi réduit ses exportations après les attaques contre ses raffineries.

Résultat : il reste du pétrole brut sur le marché, mais beaucoup moins de diesel disponible.

Ce qui laisse TotalEnergies en quasi situation de monopole sur le rafinage et donc le diesel.



@miaoulenchon

LE PRIX ACTUEL

En très simple : le prix actuel vient de trois responsables principaux, mais pas dans les mêmes proportions.

1. Le choc international sur le diesel raffiné. C'est le premier moteur de la flambée récente. Le problème n'est plus seulement le pétrole brut : le diesel raffiné manque. Les exportations russes et moyen-orientales ont fortement chuté, des raffineries ont été endommagées et l'Europe dépend beaucoup des importations.
Résultat : le prix européen du diesel a explosé, jusqu'à dépasser largement le mouvement du Brent.



@miaoulenchon

2. **Les raffineurs et distributeurs, dont TotalEnergies**. Total exploite 3 des 6 raffineries françaises et vend ses carburants au prix du marché européen, pas simplement au coût de fabrication français.
Quand le diesel raffiné devient très cher, les raffineurs peuvent profiter de marges beaucoup plus élevées. Total a d'ailleurs suffisamment de latitude commerciale pour plafonner volontairement son diesel à 2,25€ dans son réseau, ce qu'il a fait en 2026.

3. **L'État**. Il ajoute une très grosse couche au prix final : environ 60,75 centimes d'accise par litre, puis 20% de TVA sur le prix comprenant déjà l'accise. La fiscalité est donc directement une décision publique. Et le gouvernement pourrait choisir d'en réduire une partie ou d'agir davantage sur les prix et les marges



@miaoulenchon

LE PRIX ACTUEL

L'État français n'est pas responsable de cette pénurie internationale, mais il détermine une grosse partie du prix final par la fiscalité.

Au 11 septembre, pour un gazole autour de 2,29€/L, on avait notamment environ 60,75 c€/L d'accise, auxquels s'ajoutait la TVA à 20%. Au total, la fiscalité représentait alors presque 1€ par litre !

Et il y a une particularité importante : l'accise est fixe par litre, mais la TVA est proportionnelle au prix. Quand le prix hors taxes explose, le montant de TVA augmente également.

Donc oui, le gouvernement dispose de leviers politiques permettant de diminuer le prix payé par l'automobiliste : baisse temporaire de fiscalité, remise, compensation, blocage réglementaire dans certaines circonstances, etc. L'Allemagne vient d'ailleurs de préparer une baisse fiscale de 17 centimes par litre face à la flambée actuelle.



@miaoulenchon

LES SOURCES :

- INSEE, Prix moyens mensuels de vente au détail du gazole, série 000442588
- Ministère de la Transition écologique, Prix des produits pétroliers, septembre 2026
- INSEE Première n° 2125, Les dépenses de carburant pèsent davantage sur le budget des ménages ruraux, 8 septembre 2026
- Banque centrale européenne, taux de change euro/dollar, juillet 2008 et septembre 2026
- Reuters, marché mondial du diesel, 18 et 21 septembre 2026
- Reuters, cours du Brent, 18 et 21 septembre 2026
- Légifrance, tarif normal d'accise sur les gazoles en 2026
- Sénat, fiscalité des carburants et TIPP applicable au gazole en 2008
- Ministère de l'Économie, aide carburant « grands rouleurs », septembre 2026
- La France insoumise, Flambée des prix de l'énergie : le plan d'urgence, mars 2026

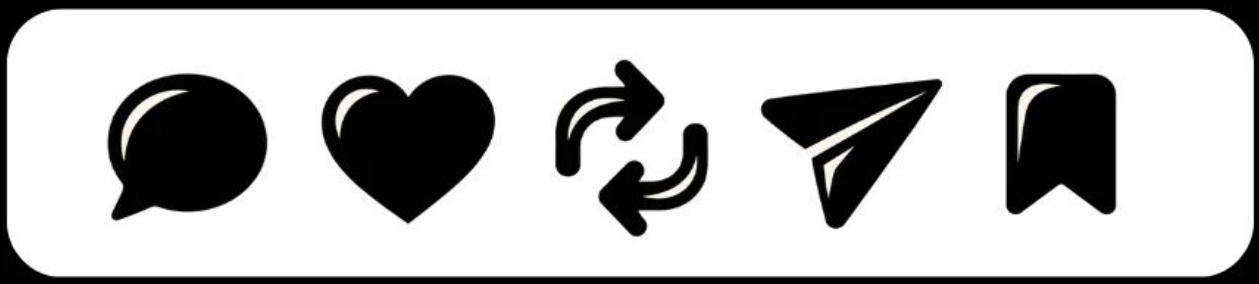


@miaoulenchon

Vous aimez mon travail ?
Soutenez-moi sur Tipeee ❤️
Même 1 €, ça m'aide à continuer.
Lien dans ma bio.
https://fr.tipeee.com/miaoulenchon/



SAUVEGARDE CE CHARROUSEL ET DIFFUSE-LE LARGEMENT.



MELENCHON 2027.fr



@miaoulenchon