

# Face à la hausse du prix des carburants, éviter les fausses bonnes idées

## Synthèse

Le prix des carburants augmente logiquement dans le sillage de la hausse des prix du pétrole, et dans des proportions qui semblent cohérentes avec la progression de la matière première. Face à cette situation inflationniste, le gouvernement français dispose de peu de leviers. Il faut avant tout éviter les fausses bonnes idées comme une baisse des taxes sur les carburants ou un plafonnement des prix. À court terme, un chèque carburant aux ménages les plus pénalisés peut être envisagé. À long terme il est avant tout essentiel de se défaire de la dépendance aux hydrocarbures importés.

## 1. Une hausse des prix à la pompe globalement cohérente avec la hausse du brut

Le prix du pétrole (brent) a augmenté de 43 % depuis le 27 février (juste avant le début du conflit en Iran) et de 54 % depuis la mi-janvier (la crainte de ce conflit avait déjà tiré le prix du pétrole à la hausse). Cette hausse du baril se traduit mécaniquement par une hausse rapide des prix à la pompe : en une dizaine de jours la majorité de la variation du prix du pétrole est répercutée à la pompe, que ce soit à la hausse ou à la baisse<sup>1</sup>. En effet, l'ensemble de la chaîne de distribution du carburant réagit à la variation du brut (achats rapides de pétrole raffiné dans le cas d'une hausse du brut ou retardement des achats de pétrole raffiné dans le cas d'une baisse du brut), ce qui se répercute sur le prix bien avant que le pétrole ait physiquement circulé sur l'ensemble de la chaîne de valeur.

Le pétrole brut représente environ 30 % du prix à la pompe, pour le diesel comme pour l'essence (de légers écarts peuvent apparaître selon la période considérée et les sources)<sup>2</sup>. Ainsi, avec une hausse du brut de 54 % depuis la mi-janvier, les prix à la pompe auraient dû théoriquement croître de 16 %, une évolution globalement en ligne avec les hausses observées à la pompe : le gazole a augmenté un peu plus (+22 %, du fait de capacités de raffinage plus limitées) et le SP95 un peu moins (+11 %)<sup>3</sup>.

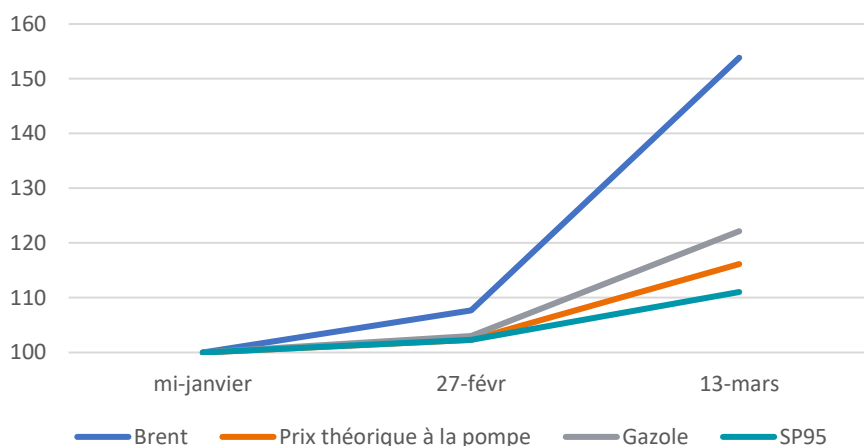
---

<sup>1</sup> <https://www.banque-france.fr/fr/publications-et-statistiques/publications/quelle-transmission-des-prix-du-petrole-aux-prix-des-carburants>

<sup>2</sup> <https://www.quechoisir.org/decryptage-prix-du-carburant-comment-se-fixe-le-prix-a-la-pompe-n99776/> ou <https://www.lafinancepourtous.com/decryptages/entreprise/secteurs-dactivites/le-prix-de-l-energie/le-prix-de-l-essence/>

<sup>3</sup> <https://carbu.com/france/prixmoyens>

Evolution comparée du pétrole et des carburants  
(100 mi-janvier 2026, source Bersingéco)



## 2. Baisse de taxes et blocage des prix, les fausses bonnes idées

Alors que la hausse des prix à la pompe grignote le pouvoir d'achat des ménages, le RN propose une baisse des taxes sur les carburants et LFI un blocage des prix<sup>4</sup>, deux mesures mal-calibrées et inefficaces.

La baisse des taxes sur les carburants présente deux problèmes.

Le premier est que la baisse de taxes peut n'être répercutée que partiellement sur les prix, l'État diminue donc ses recettes au profit des marges des distributeurs. Dans le cas d'un produit standardisé comme le carburant, il est probable que la majorité de la baisse de taxe soit répercutée dans les prix, mais les expériences passées montrent que cette répercussion n'est pas intégrale. Par exemple, dans le cas de la baisse de taxes sur les carburants en Allemagne en 2022, 96 % de la baisse avait été répercutée dans le prix pour le gazole et 82 % pour l'essence<sup>5</sup>.

Le second problème est que la baisse de taxe profite à tout le monde, y compris aux ménages aisés qui peuvent supporter un prix plus élevé du carburant et aux ménages qui peuvent arbitrer entre la voiture et d'autres modes de transport. Les 10 % des ménages les plus aisés dépensent environ deux fois plus en carburant que les 10 % des ménages les plus modestes<sup>6</sup>. Une baisse de taxes profite donc majoritairement aux ménages aisés, au détriment des recettes publiques. De plus, la baisse de prix casse l'incitation à moins consommer : un prix plus élevé pousse les ménages qui le peuvent à moins utiliser leur voiture ou à acheter une voiture électrique, ce qui réduit la demande de carburant et aide à résorber l'excès de demande par rapport à l'offre, qui est la cause première de la flambée du prix à la pompe.

Le plafonnement des prix risque tout simplement d'entraîner des pénuries. L'État peut légalement bloquer les prix, mais il ne peut pas obliger un pompiste de vendre à perte. Ainsi, un plafonnement du prix inférieur au prix du marché conduira à une pénurie de carburant. Le

<sup>4</sup> <https://www.lopinion.fr/economie/carburants-baisse-des-taxes-blocage-des-prix-les-fausses-solutions-repoussees-par-le-gouvernement>

<sup>5</sup> [https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0166046225001000?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0166046225001000?utm_source=chatgpt.com)

<sup>6</sup> Insee, Dépenses annuelles moyennes par ménage en France selon le niveau de vie (derniers chiffres disponibles en 2017, le développement de la voiture électrique a pu faire évoluer ce ratio)

prix sera bloqué, mais la ressource ne sera plus disponible, contraignant les automobilistes à faire de longues queues pour s'approvisionner. Par exemple en Hongrie, en 2022, le blocage des prix à la pompe a dû être levé pour mettre fin aux pénuries<sup>7</sup>. De plus, le blocage des prix, comme la baisse des taxes, n'incite pas à moins consommer la ressource. En Hongrie, le blocage des prix avait entraîné une hausse de la demande<sup>8</sup> (avant qu'apparaissent les pénuries) alors que, justement, il conviendrait de diminuer la demande pour permettre une baisse du prix. Non seulement le blocage des prix ne règle pas le problème de fond de décalage entre l'offre et la demande, mais il l'aggrave.

Une mesure assez proche du blocage des prix consisterait en un encadrement des marges des distributeurs<sup>9</sup>, qui représentent environ 10 % du prix à la pompe<sup>10</sup>. Cependant, l'évolution des prix à la pompe n'est pas aberrante au vu de la variation des prix du brut, il ne semble pas que les marges aient sensiblement augmenté, donc les encadrer ne réglerait rien. De plus, si les marges sont excessives c'est que la concurrence entre les vendeurs est insuffisante. Il faudrait alors, si tel était le cas, que l'Autorité de la concurrence intervienne pour sanctionner d'éventuelles ententes. Le meilleur levier contre des marges abusives est la concurrence, pas des encadrements difficiles à mettre en place concrètement. En effet, la marge est logiquement plus élevée dans une station-service indépendante et rurale que dans un supermarché urbain. Des marges encadrées peineraient à s'adapter à la complexité du marché et seraient trop élevées dans certains cas et trop faibles dans d'autres.

### 3. Leviers d'action : aides ciblées à court terme et transition énergétique à long terme

Il n'existe pas de baguette magique pour régler la question de la hausse des prix à la pompe. Les causes profondes sont indépendantes des moyens d'action de la France et même de l'Europe, ce qui ne signifie pas qu'il n'existe aucun levier d'action facile et gratuit.

Si les prix des carburants demeuraient durablement élevés et amputaient le pouvoir d'achat des automobilistes, des mesures de soutien ciblées peuvent être envisagées. Par exemple, le gouvernement pourrait allouer un « chèque carburant » aux Français modestes de zones rurales, pour qui la voiture est indispensable (une mesure d'ailleurs proposée par le Parti socialiste<sup>11</sup>). Cette mesure, bien plus ciblée qu'une baisse globale de taxes, serait nettement moins coûteuse pour les finances publiques tout en aidant les ménages les plus impactés.

Surtout, la situation actuelle devrait être une incitation supplémentaire à diminuer la dépendance de l'Europe aux hydrocarbures importés. Nos moyens d'action sont limités face à la crise actuelle, mais des leviers existent pour atténuer l'impact d'une crise similaire dans le futur : énergies renouvelables, voiture électrique, isolation des bâtiments, transports en commun... Les moyens alloués par l'État devraient principalement porter sur la transition énergétique afin de diminuer la dépendance aux hydrocarbures, plutôt que sur des rustines de court terme.

---

<sup>7</sup> [https://www.euronews.com/next/2022/12/06/hungary-fuel-shortage?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.euronews.com/next/2022/12/06/hungary-fuel-shortage?utm_source=chatgpt.com)

<sup>8</sup> [https://www.wsls.com/business/2022/12/02/hungarian-filling-stations-running-out-of-price-capped-fuel/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.wsls.com/business/2022/12/02/hungarian-filling-stations-running-out-of-price-capped-fuel/?utm_source=chatgpt.com)

<sup>9</sup> [https://www.lemonde.fr/politique/article/2026/03/11/carburants-matignon-etudie-un-plafonnement-des-marges-des-stations-service\\_6670549\\_823448.html](https://www.lemonde.fr/politique/article/2026/03/11/carburants-matignon-etudie-un-plafonnement-des-marges-des-stations-service_6670549_823448.html)

<sup>10</sup> <https://www.quechoisir.org/decryptage-prix-du-carburant-comment-se-fixe-le-prix-a-la-pompe-n99776/>

<sup>11</sup> <https://www.leparisien.fr/economie/prix-des-carburants-olivier-faure-propose-une-forme-de-cheque-energie-si-la-guerre-en-iran-devait-durer-10-03-2026-FDZWAGFILFGEFDENKXW4REIZ7U.php>

13 mars 2026

Sylvain Bersinger, économiste et  
fondateur du cabinet Bersingéco

*contact@bersingeco.fr*

