

L'effet fusée-plume ne traduit pas nécessairement une hausse des marges des distributeurs de carburant

Synthèse

L'effet fusée-plume traduit le fait que les prix à la pompe réagissent plus rapidement à une hausse du prix du pétrole brut qu'à une baisse. Cet effet, documenté par de nombreuses études, ne fait cependant pas l'unanimité dans la littérature. Même dans le cas avéré d'un effet fusée-plume, cette asymétrie dans la réaction du prix à la pompe ne traduit pas nécessairement une hausse des marges des distributeurs de carburant, car la réaction des consommateurs est également asymétrique selon que les prix soient orientés à la hausse ou à la baisse.

1. L'effet fusée-plume, un constat contesté

En 1990, l'économiste anglais Robert Bacon a mis en lumière l'effet fusée-plume : les prix de l'essence au Royaume-Uni augmentaient comme une fusée suite à une hausse des cours du pétrole brut mais baissaient à la vitesse d'une plume lorsque les prix du brut repartaient à la baisse¹. De nombreuses autres études ont depuis confirmé l'existence de cet effet fusée-plume sur le marché des carburants tant en France² qu'à l'étranger³.

Cependant, ce résultat est contesté ou nuancé par une d'autres études qui constatent pour leur part une symétrie entre la variation des prix des carburants à la hausse et à la baisse⁴ ou dont les résultats varient selon les pays⁵. Une étude de l'IGF, bien que constatant un effet fusée-plume en France, pointe cependant l'absence de consensus de la littérature sur le sujet⁶.

¹ R Bacon, « Rockets & Feathers: The Asymmetric Speed of Adjustment of UK Retail Gasoline Prices to Cost Changes », Oxford Institute for Energy Studies, 1990

² Cédric Audenis, Pierre Biscourp et Nicolas Riedinger, « Le prix des carburants est plus sensible à une hausse qu'à une baisse du brut », Insee, 2002

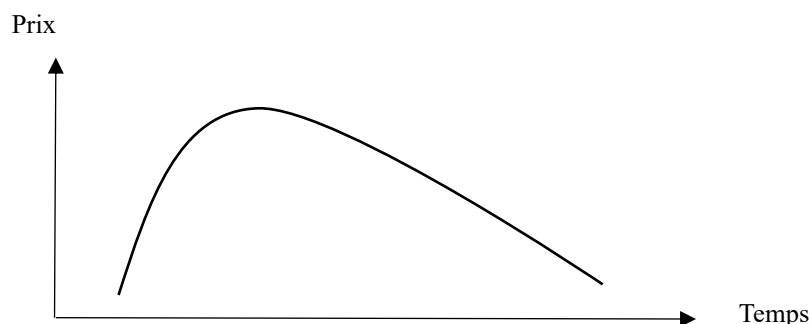
³ Matthew Chesnes, « Asymmetric Pass-Through in U.S. Gasoline Prices », vol 37, The energy journal, 2016

⁴ Erwan Gautier, Magali Marx et Paul Vertier, « Quelle transmission des prix du pétrole aux prix des carburants ? », Banque de France, 2021 et Erwan Gautier et Ronan Le Saout, « The dynamics of gasoline prices: evidence from daily french micro data », Banque de France, 2012

⁵ Nicholas Apergis et Grigorios Vouzavalis, « Asymmetric pass through of oil prices to gasoline prices: Evidence from a new country sample », Energy Policy, 2018

⁶ Anne Bolliet, Gilles Bellec, Boris Ravignon, Henri Serres, Olivier Meslin, « Les prix, les marges et la consommation des carburants », IGF, 2012. Page 6: « Aucun consensus clair ne se dégageant des études économiques existantes... »

Représentation graphique de l'effet fusée-plume



2. L'effet fusée-plume peut être indépendant des variations de marges

L'effet fusée-plume, si tant est qu'il s'observe réellement, provoque la colère de certains automobilistes ainsi que du Premier ministre⁷ pour qui les prix à la pompe doivent évoluer symétriquement à la hausse et à la baisse, faute de quoi il conviendrait de plafonner les marges des distributeurs pour éviter les profits abusifs.

Le sujet de la répercussion des prix du brut à la pompe est complexe car il dépend de multiples facteurs : cours de l'euro, fiscalité, variations de marges, possibles mouvements spéculatifs, différences entre les types de carburant, le type de station-service considéré... ce qui explique notamment les conclusions incertaines de la littérature. Cependant même si un effet fusée-plume s'observe, cela ne signifie pas mécaniquement que les distributeurs des carburants ont accru leurs marges.

Lors d'un choc d'offre négatif comme la fermeture du détroit d'Ormuz, les prix à la pompe augmentent bien plus vite par rapport au temps que mettrait le pétrole brut dont le prix a augmenté pour arriver jusque dans les stations-service.

En effet, dès l'annonce de la fermeture du détroit, les stations-service s'empressent de remplir leurs cuves car elles anticipent que, à l'avenir, leur approvisionnement sera plus cher. Ce faisant, la hausse de la demande adressée aux raffineurs ou aux grossistes augmente brutalement, conduisant à une rapide hausse du prix. Grossistes et raffineurs s'empressent eux aussi de remplir leurs cuves, cette hausse de la demande provoquant la hausse du prix du pétrole brut.

De la même façon, les automobilistes sont incités à faire le plein rapidement, en anticipation d'une hausse des prix à la pompe. Le pompiste, qui remplissait par exemple ses cuves toutes les semaines, les remplira tous les trois jours pour faire face à la hausse de la demande. Le prix du pétrole raffiné, qui a augmenté, se retrouvera plus rapidement dans les prix. C'est donc l'ensemble de la chaîne de valeur, jusqu'au consommateur final, qui réagit à l'annonce de la fermeture du détroit et qui adapte ses comportements, provoquant une hausse rapide de l'ensemble des prix jusqu'au consommateur final.

À l'inverse, lorsque le choc d'offre est passé – si le détroit d'Ormuz venait à être réouvert par exemple – l'ensemble des acteurs adoptent une attitude attentiste pour ne racheter

⁷ https://www.bfmtv.com/politique/video-carburants-quand-ca-diminue-au-global-ca-doit-diminuer-aussi-vite-a-la-pompe-declare-sebastien-lecornu_VN-202604230663.html

du pétrole ou du carburant que lorsque son prix aura baissé. Typiquement, les automobilistes essaieront de retarder au maximum le moment de faire un nouveau plein. Le pompiste renouvellera donc moins rapidement ses cuves (tous les dix jours au lieu de toutes les semaines par exemple du fait de la baisse de demande), la baisse des prix sera ainsi plus lente. Comme le pompiste a précédemment rempli ses cuves au prix le plus élevé, il ne peut pas instantanément baisser son prix de vente sans rogner sa marge ou vendre à perte. Un phénomène similaire s'observe sur l'ensemble de la chaîne de valeur, par exemple le raffineur écoulera moins rapidement sa production puisque la demande a baissé mais ne pourra pas baisser instantanément ses prix puisqu'il a acheté le pétrole brut au plus fort.

Autrement dit, il n'est pas absurde que la vitesse de variation des prix à la hausse et à la baisse soit asymétrique puisque les comportements d'achat le sont aussi : les consommateurs s'empressent d'acheter à la hausse mais attendent à la baisse.

Ainsi, même en présence d'un effet fusée-plume, il est tout à fait possible que les marges des distributeurs de carburant soient restées stables. Vouloir plafonner les marges, comme l'a envisagé le gouvernement⁸, implique de s'assurer au préalable que celles-ci ont bien augmenté de manière abusive (des informations ont récemment circulé concernant une hausse effective des marges des distributeurs⁹ mais Bersingéco n'a pas pu consulter les documents mentionnés, qui semblent d'ailleurs contestés¹⁰).

Même dans ce cas, accroître la concurrence dans la distribution et sanctionner les éventuelles ententes sur les prix serait certainement plus efficace que d'encadrer administrativement les marges, car le gouvernement risquerait de les fixer soit à un niveau trop élevé (auquel cas cela ne sert à rien) soit trop bas (auquel cas les distributeurs arrêteraient de vendre, faisant planer un risque de pénurie).

26 avril 2026

Sylvain Bersinger, économiste et
fondateur du cabinet Bersingéco

contact@bersingeco.fr



⁸ https://www.bfmtv.com/economie/entreprises/energie/vers-un-controle-des-marges-des-distributeur-le-gouvernement-envisage-d-intervenir-par-decret-pour-agir-sur-les-prix-a-la-pompe_AV-202604140663.html

⁹ https://www.franceinfo.fr/economie/transports/prix-des-carburants/carburants-les-marges-brutes-des-distributeur-sont-plus-importantes-qu-avant-la-guerre-au-moyen-orient_7962101.html ;
https://www.bfmtv.com/economie/entreprises/energie/les-marges-brutes-des-distributeur-de-carburants-ont-bien-augmente-depuis-le-debut-de-la-guerre-au-moyen-orient_AN-202604240814.html

¹⁰ <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/carburants-un-document-du-gouvernement-evoque-une-hausse-des-marges-bercy-dement-les-chiffres-mentionnes-20260425>