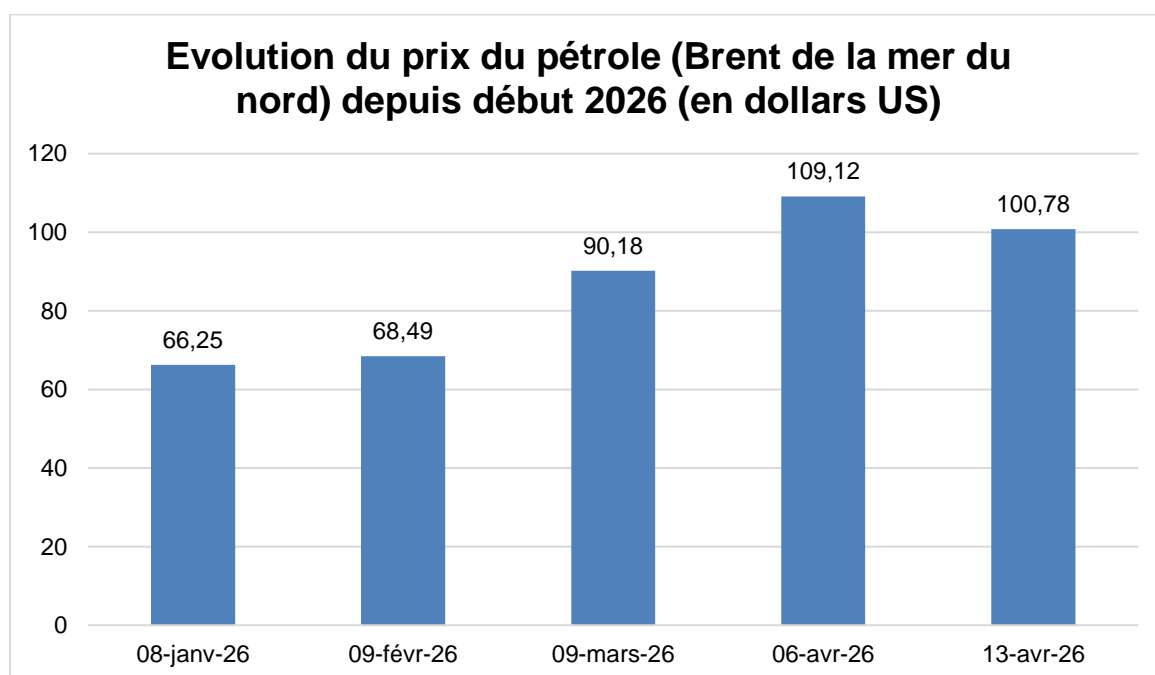


Hausse des prix du carburant : agir pour le pouvoir d'achat

Contexte

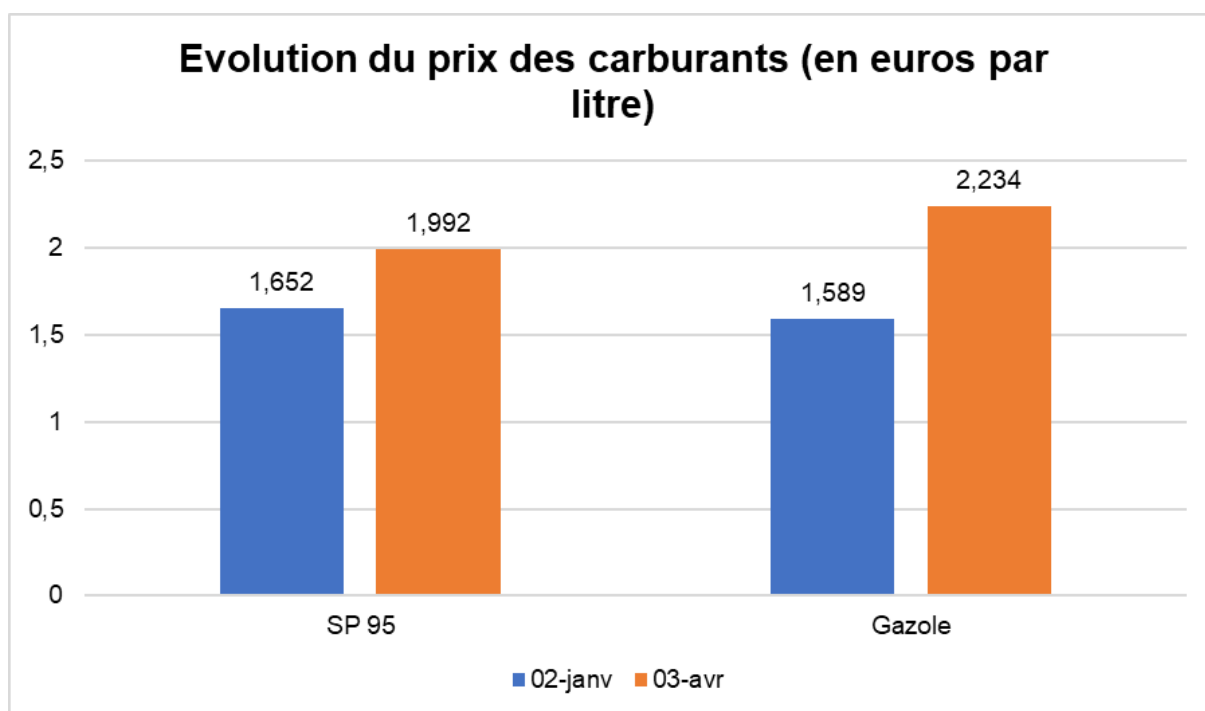
Le pouvoir d'achat des ménages est déjà entamé par l'augmentation des prix de l'énergie et cela pourrait s'aggraver en cas de poursuite du conflit au Moyen-Orient. Ainsi, l'INSEE prévoit une inflation supérieure à 2 % sur un an au mois de mai (contre 0,9% en février et 1,7% au mois de mars selon les chiffres provisoires) avec l'hypothèse d'un baril de pétrole stabilisé à 100 dollars. Mi-juin, l'évolution des prix de l'énergie atteindrait 11,8 %, 22,8 % pour ceux du carburant et 8,3 % pour le gaz.



Source : Prixdubaril.com

Note : Cours moyen de la journée

L'augmentation des prix du pétrole a conduit à une hausse importante des prix du carburant. Ainsi, entre début janvier et début avril le prix de l'essence SP95 a crû de 20,6 % et celui du gazole de 40,6 %.



Source : Les échos, d'après UFIP, 2026

Décomposition du prix des carburants

Selon l'Union française des industries pétrolières (UFIP), le prix des carburants est décomposé comme suit, au 03 avril 2026 :

	Gazole (2,234 euros)		SP 95 (1,992 euro)	
	En euros	En % du prix	En euros	En %
Cotation Rotterdam*	1,037	46,4	0,720	36,1
Coût de distribution, dont CEE**	0,217	9,7	0,270	13,6
TVA	0,251	11,2	0,198	9,9
Accises sur les produits énergétiques (ex TICPE)¹	0,608	27,2	0,670	33,6
TVA sur les accises	0,122	5,5	0,134	6,7

Source : UFIP, 2026

Lecture : Les différentes taxes sur le carburant représentent 43,9 % du prix du gazole au 3 avril 2026.

*Prix en sortie de raffinerie

**Certificat d'économie d'énergie

¹ Les accises sur les produits énergétiques sont fixes. Il en résulte que la TVA sur ces accises l'est également.

Au sein de la cotation Rotterdam et/ou du coût de distribution, on retrouvera la marge brute transport-distribution qui correspond à la différence entre le prix de vente hors taxe au consommateur et les cotations internationales des produits pétroliers raffinés.

L'association Consommation, logement et cadre de vie (CLCV) estime que cette marge se situe, en temps « normal », dans une fourchette de 15 à 18 centimes le litre.

La marge nette des distributeurs, après déduction de tous les coûts, serait entre 1 et 2 centimes d'euros par litre selon l'UFIP, mais elle cache aussi en vérité des différences. Les marges peuvent être très faibles pour les supermarchés et hypermarchés dont le carburant peut représenter surtout un produit d'appel et beaucoup plus élevées dans les stations aux abords des autoroutes ou en milieu rural.

Quelles explications à la hausse des prix du carburant ?

L'augmentation récente et brutale des prix du carburant provient des événements au Moyen-Orient et donc majoritairement du prix du pétrole. Cependant, concernant le gazole, la marge brute de raffinage y joue aussi un rôle important. Selon les Échos entre le 2 janvier et le 27 mars 2026 :

- Sur les 32 centimes d'augmentation du litre de SP 95, 27 proviennent du prix du Brent, 1 centime de la marge brute et 5 centimes de la TVA sur le carburant ;
- Sur les 60 centimes d'augmentation du litre de gazole, 27 proviennent du prix du Brent, 24 centimes de la marges brutes de raffinage et 10 centimes de la TVA sur le carburant².

La forte augmentation de la marge brute de raffinage pour le gazole comparé à l'essence s'explique par le fait que la France est importatrice nette de diesel (contrairement à l'essence). Et en raison de la fermeture du détroit d'Ormuz et donc du tarissement de sources d'approvisionnement, les prix de ces importations ont grimpé.

Quelles solutions pour limiter les effets sur le pouvoir d'achat des ménages ?

Baisse des taxes, notamment de la TVA

Diminuer le taux de TVA sur le carburant à 5,5% ou 10% serait à priori contraire à la directive européenne sur la TVA. En effet, cette dernière liste les catégories de produits pour lesquels il est possible d'appliquer un taux réduit et le carburant n'en fait pas parti. Il serait donc nécessaire de renégocier au niveau européen la directive, ce qui sera difficile, ou appliquer un taux normal de 15%, qui est le taux minimum autorisé, mais qui devrait être étendu aux autres biens et services.

En 2022, la Pologne avait dérogé à la règle, sans être sanctionnée par l'Union européenne. Il y a quelques jours, l'Espagne a baissé sa TVA sur les carburants à 10 % et vient de recevoir un « avertissement » de la Commission européenne.

² Dans les deux exemples, les coûts de distribution ont baissé d'un peu plus d'1 centime.

Cependant, l'impact d'une baisse de TVA peut être nul ou faible pour le pouvoir d'achat des ménages si l'entreprise vendeuse en profite pour augmenter ses marges (cas de la restauration entre 2009 et 2014).

Le risque est réel pour les prix du carburant, fixés librement par les distributeurs. La baisse de la fiscalité contreviendrait également à l'impératif écologique, en incitant à l'augmentation de la consommation de ce bien polluant.

Par ailleurs, la baisse de la TVA bénéficiera à tous les ménages, peu importe leur niveau de revenu ou leur composition familiale (niveau de vie). Par exemple, le bouclier tarifaire sur le gaz et l'électricité de 2022-2023 et la remise tarifaire sur le carburant, au coût budgétaire important, ont permis une compensation du choc d'inflation plus importante pour les ménages sans enfant que pour les ménages avec enfants, et favorisé davantage, en valeur absolue, les ménages les plus aisés.

Cette mesure, soutenue par le RN, pourrait coûter au moins 10 milliards d'euros aux finances publiques.

Accises sur les carburants flottantes

Comme cela avait été appliqué entre 2000 et 2002 et comme soutenu dans une [note de Terra Nova de fin 2023](#), mettre en place une taxe flottante sur les carburants est une idée qui revient fréquemment lorsque les prix de l'essence et du gazole augmentent.

L'intérêt de ce mécanisme est qu'il permettrait de protéger le consommateur face à la volatilité de prix (notamment à la hausse) et de préserver l'incitation à la décarbonation. En effet, la hausse de la taxe quand le prix du baril de pétrole diminue empêcherait les carburants de devenir bon marché et donc plus compétitif que des solutions de déplacements plus propres.

Son impact sur les finances publiques serait également négatif mais dans une mesure bien moindre que la baisse drastique de la TVA.

Cependant, au même titre que la TVA, le blocage des prix ou les « ristournes » sur le carburant³, les évolutions de taxe profiteraient ou désavantageraient l'ensemble des ménages peu importe leur niveau de vie.

Blocage des prix

Le plafonnement des prix est possible et régi par l'article L410-2 du Code de commerce. Celui-ci autorise le gouvernement à prendre par décret « des mesures temporaires contre des hausses ou des baisses excessives de prix », mais le gel doit être justifié par des « circonstances exceptionnelles ».

Si le gouvernement écarte cette piste qui a déjà été appliquée en 1990 durant la 1^{ère} guerre du golfe ou lors de la crise Covid pour les masques, certaines entreprises

³ Comme celle mise en place par le gouvernement en 2022 (de 10 à 30 centimes par litre selon la période).

comme TotalEnergie se l'applique elle-même en bloquant les prix de l'essence et du gazole comme elle l'avait fait également en 2023. Et ceci sans vendre à perte, car cela est interdit, hors périodes de soldes.

Si certains pointent les risques de pénuries en cas de blocage des prix, car cela inciterait positivement la demande dans un contexte d'offre restreinte, le fait que TotalEnergie le fasse d'elle-même signifie que cela est possible (au moins temporairement) sans mettre à mal les entreprises.

Il importerait dans ce cas d'appliquer un prix plafonné raisonné. Cependant le blocage des prix ne ciblerait pas une catégorie de population en particulier et ferait fi du niveau de vie des ménages.

Aides ciblées

Les aides ciblées peuvent être de plusieurs ordres :

- Des aides pour certains secteurs d'activité, comme les ristournes sur le carburant faites actuellement à une partie du secteur agricole, au transport routier ou au secteur de la pêche ;
- Des aides pour certaines professions qui utilisent fortement leur véhicule (infirmières, aides à domicile...)
- Des aides pour les ménages modestes comme le chèque carburant de 100 euros qui avait été octroyé début 2023 aux foyers les plus modestes disposant d'un véhicule (revenu fiscal de référence inférieur à 14 700 euros).

Ce type d'aide à l'avantage de cibler les personnes ou entreprises les plus impactées par le choc d'inflation. Cependant, il peut générer des effets de seuil, qui peuvent être parfois difficilement justifiables.

Positions UNSA

Il est urgent d'agir pour préserver le pouvoir d'achat des travailleurs·euses et des ménages les plus modestes par la mise en place de dispositifs ciblés tant que les prix de l'énergie restent élevés.

L'UNSA demande une vigilance et une surveillance resserrées sur les surprofits potentiels que pourraient réaliser certaines entreprises et que des sanctions soient envisagées à l'encontre de celles qui profiteraient indûment de la crise.

L'UNSA considère également qu'une contribution temporaire de solidarité pour le secteur de l'énergie soit mise en place en cas de surprofits au sein de certaines entreprises de ce secteur comme cela avait été le cas en 2022 et 2023.

Par ailleurs, pour l'UNSA, rendre plus favorable, au moins temporairement, le forfait mobilités durables, à travers les plafonds d'exonération de cotisations sociales et les possibilités de cumul (avec l'abonnement transport en commun, par exemple) est une piste qui mérite d'être explorée.

La sortie des énergies fossiles étant une nécessité, pour l'UNSA, il convient de développer l'accès des ménages les plus modestes aux véhicules les moins polluants en permettant des offres de véhicules accessibles et en accélérant le développement des bornes de recharge électrique, notamment dans les habitats collectifs et les zones rurales. Aussi, une réflexion sur la généralisation sur l'ensemble du territoire du prêt à taux zéro et la création d'un crédit d'impôt pour l'achat d'un véhicule électrique méritent d'être rapidement menées.

Enfin, lorsque cela est possible, pour réduire la consommation de carburants, les entreprises, via le dialogue social, doivent trouver des solutions, notamment par le télétravail, la modulation des horaires de travail et l'incitation au covoiturage et aux mobilités douces, afin de limiter et fluidifier les temps de trajets de leurs salarié-es qui n'ont pas d'autres choix que de prendre leur véhicule.