



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
LIBERTÉ – ÉGALITÉ – FRATERNITÉ

## **Mission flash**

**sur la taxation des carburants et le rendement fiscal de la hausse des prix**

**Communication de M. Philippe Brun  
devant la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle  
budgétaire de l'Assemblée nationale**

—

**Mercredi 15 juillet 2026**



Monsieur le Président,

Chers collègues,

La commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire a créé le 3 juin dernier une mission flash sur la taxation des carburants et le rendement fiscal de la hausse des prix, dont j'ai été nommé rapporteur.

Il s'agissait de mieux comprendre comment le nouvel épisode de hausse des prix des carburants auquel nous assistons depuis le mois de mars a eu un impact sur les recettes fiscales, dans un contexte où on a pu reprocher à l'État d'avoir constitué une « cagnotte » sur le dos des automobilistes ou, plus simplement, de ne pas avoir utilisé le bon vecteur pour soutenir les Français dont les déplacements sont contraints et traiter les conséquences économiques de cette crise. À cet égard, la structure de la fiscalité sur les carburants, composée d'une part d'une accise, qui taxe les volumes consommés de la même manière quel que soit le niveau des prix, et d'autre part de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), qui porte à l'inverse sur la valeur des produits vendus, accise comprise, a donné lieu à bien des discussions.

Je reviendrai tout d'abord sur les faits. Depuis le 28 février 2026, date des frappes américaines et israéliennes contre l'Iran, suivie très rapidement de la fermeture du détroit d'Ormuz, par où transitent environ 20 % de la production mondiale de pétrole, le cours du baril de Brent, qui était jusque-là d'environ 70 dollars, a franchi la barre des 80 dollars avant de s'établir au-dessus de 100 dollars à partir du 12 mars. Il s'est ensuite maintenu pendant plus de deux mois au-dessus de 90 dollars, et a décliné à partir du 15 mai en-dessous de 90 dollars puis, à partir du 15 juin, en-dessous de 80 dollars. Le minimum depuis le début de la crise a été atteint le 26 juin avec un prix de 72 dollars.

Cette hausse s'est rapidement transmise aux prix à la pompe en France, qui ont atteint, au pire de la crise, plus de 2,30 euros pour le litre de gazole et plus de 2 euros pour celui d'essence.

Malgré une accalmie au cours du mois de juin, la cherté des carburants reste d'une actualité brûlante, comme en témoigne la remontée du cours du pétrole brut aux alentours des 80 dollars le baril, le 9 juillet 2026, à la suite de la fin du cessez-le-feu entre les États-Unis et l'Iran intervenue la veille.

Face à cette situation, le Gouvernement a fait un choix opposé à celui de beaucoup de nos voisins européens, consistant à privilégier des aides ciblées sur certains secteurs et sur les travailleurs modestes contraints d'utiliser la voiture pour leurs déplacements.

Si le coût budgétaire de la gestion de crise par la France est ainsi resté limité, le coût économique promet d'être beaucoup plus élevé (I), dans la mesure où les mesures choisies souffrent d'un ciblage à la fois insuffisant, en ce que les plus modestes ne sont pas aidés à la hauteur de leurs besoins, et excessif, en ce qu'elles sont incapables de limiter le coût macroéconomique (II). D'autres pays ont retenu des solutions mieux calibrées (III), dont la France devrait s'inspirer (IV).

## **I. LE CONSTAT : UN IMPACT RÉDUIT SUR LES FINANCES PUBLIQUES MAIS UN COÛT ÉCONOMIQUE QUI MENACE D'ÊTRE IMPORTANT**

### **1. Le rendement fiscal a été limité par la baisse conjoncturelle des volumes**

La hausse des prix des carburants a eu des conséquences sur les recettes fiscales. Si elle entraîne mécaniquement une hausse des recettes de TVA, qui est une taxe *ad valorem*, elle provoque également une baisse des volumes vendus, donc une baisse des recettes de l'accise, qui est calculée sur les volumes. Le produit de la TVA, assise sur les quantités et les prix, augmente, tandis que celui de l'accise, qui repose sur les seules quantités, diminue.

Dans son rapport sur la fiscalité de l'énergie publié le 3 juin 2026 <sup>(1)</sup>, le Conseil des prélèvements obligatoires (CPO), rattaché à la Cour des comptes, a estimé que, en année pleine, ces deux effets s'équilibrent quasiment. Cette estimation repose sur deux hypothèses :

- le maintien des prix hors taxes (HT) des carburants pendant une année entière à leur niveau du 15 mai 2026 ;

- une élasticité de la demande de carburants à leur prix de - 0,3 <sup>(2)</sup> correspondant aux estimations de l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) sur la période 2022-2023.

Cette dernière hypothèse correspondrait à une baisse de la consommation de gazole de 9 % et d'essence de 6 % par rapport à 2025, compte tenu de la hausse du prix du gazole de 31 % et de celui de l'essence de 20 %. Or, sur les mois d'avril et de mai, la baisse effective a été supérieure à 10 %, donc supérieure à ce que laissait supposer l'hypothèse d'une élasticité de - 0,3. En suivant la même méthode de calcul et en appliquant cette réduction de la consommation en année pleine, la hausse des prix aurait un effet négatif sur le rendement de la fiscalité de l'énergie d'environ 0,7 milliard d'euros (Md€).

---

(1) *Quel avenir pour la fiscalité de l'énergie ?*, Conseil des prélèvements obligatoires, juin 2026.

(2) Une augmentation du prix du carburant de 1 % entraîne une baisse de la consommation de 0,3 %.

Le 4 juin 2026, le ministre de l'Action et des Comptes publics indiquait devant la commission des finances de l'Assemblée nationale que suivant cette logique les recettes de la TVA sur les carburants avaient augmenté de 302 millions d'euros depuis le début de la crise, mais que celles de l'accise avaient baissé de 342 millions d'euros – soit un manque à gagner de 40 millions d'euros. Toutefois, les représentants de l'administration ont indiqué au rapporteur que pour le mois de juin, les recettes cumulées de la TVA et de l'accise sur les carburants n'avaient baissé que de 1,5 % par rapport à la même période en 2025.

Par ailleurs, la hausse des prix des carburants en lien avec la reprise du conflit fait présager une situation qui va nécessairement s'accroître à l'été : en effet, la résilience des ménages qui les a amenés à réduire leur consommation de carburant au cours du second trimestre et ainsi à limiter le volume global consommé va être beaucoup plus limitée du fait des vacances d'été et des déplacements que cela implique. Si la hausse des prix se poursuit, voire s'accroît, il sera essentiel que le Gouvernement fasse toute la transparence nécessaire en septembre sur les conséquences de la crise en matière de rendement fiscal.

## **2. Un très fort impact sur l'économie et le pouvoir d'achat, notamment pour les plus fragiles**

L'impact de la hausse des prix des carburants est encore plus important pour les Français, surtout les plus modestes, et pour l'économie, que pour les finances publiques.

La hausse des prix du pétrole, et donc de l'inflation qui en résulte, a des effets multiples sur les finances publiques, aussi bien en recettes qu'en dépenses.

En recettes, outre les effets directs de l'inflation sur les recettes de TVA, il existe d'autres effets spontanés favorables, notamment pour les cotisations sociales et la contribution sociale généralisée (CSG) en cas d'augmentation des salaires, ou encore la taxe foncière dont les bases sont indexées sur l'indice des prix à la consommation avec un an de retard. En revanche, le ralentissement de la croissance en volume et la contraction des marges ont des effets négatifs sur les prélèvements obligatoires, notamment l'impôt sur les sociétés, tandis que la hausse des taux d'intérêt peut pénaliser les transactions immobilières et notamment les droits de mutation à titre onéreux (DMTO). L'indexation de son barème rend l'impôt sur le revenu (IR) peu sensible à l'inflation.

En dépenses, le seul effet favorable concerne le soutien aux énergies renouvelables dont le coût est allégé. En revanche, les dépenses de fonctionnement des administrations publiques augmentent et les négociations salariales dans la fonction publique sont sous pression. Les deux principaux facteurs défavorables sont cependant d'une part l'indexation des prestations sociales, avec un effet retardé, pour l'essentiel, sur l'année suivante, d'autre part, la montée de la charge de la dette du fait des obligations assimilables du Trésor (OAT) indexées sur l'inflation dans un premier temps, puis du relèvement des taux d'intérêt dans un second temps. Les

mesures discrétionnaires prises par le Gouvernement pour soutenir les consommateurs sont susceptibles de venir s'ajouter à ces effets.

### ***a. Un pouvoir d'achat rogné***

Au cours de son audition, l'association UFC-Que choisir a souligné qu'une hausse du prix du carburant a un fort effet anti-keynésien : lorsque le prix du carburant augmente d'un euro, la consommation baisserait de deux euros, en raison des arbitrages auxquels les ménages sont confrontés et de la réduction des déplacements qui s'ensuit.

De plus, l'impact de la hausse des prix est très inégal selon les catégories de consommateurs. Les ménages vivant dans les zones rurales ou périurbaines, ainsi que ceux qui utilisent quotidiennement leur véhicule pour se rendre au travail, sont particulièrement exposés.

- L'association Consommation, logement et cadre de vie (CLCV) estime que pour un ménage fortement dépendant de la voiture, disposant de deux véhicules et consommant environ 150 litres de carburant par mois, une hausse de 30 centimes par litre représente un surcoût d'environ 45 euros par mois, soit plus de 500 euros par an.
- Selon l'administration, une hausse de 10 % du prix des carburants entraîne une charge supplémentaire de 94 euros par an pour les ménages urbains, soit 0,25 % de leur revenu, contre 176 euros par an pour les ménages ruraux, soit 0,49 % de leur revenu, et de 81 euros par an pour le premier décile, soit 0,67 % du revenu des ménages qui y appartiennent, contre 184 euros pour le dixième décile, soit 0,17 % du revenu des ménages correspondants <sup>(1)</sup>. Au total, on estime qu'une hausse des prix des carburants a 4 à 7 fois plus d'effet pour les moins favorisés.

### ***b. La hausse de l'inflation***

Plus généralement, la hausse des prix du carburant entraîne une contagion inflationniste, d'ailleurs reconnue par les représentants de l'administration auditionnés par le rapporteur. Elle s'est d'ores et déjà transmise aux prix des billets d'avion et devrait se transmettre assez vite aux secteurs manufacturier et alimentaire. Cette transmission empruntera également la voie des salaires *via* la revalorisation du SMIC, puis celle des grilles de branches. Au demeurant, le SMIC a d'ores et déjà connu une augmentation de 2,4 % en juin 2026 du fait du mécanisme spécifique de revalorisation en cas de forte inflation <sup>(2)</sup>.

---

(1) Source : « Le modèle Prometheus de microsimulation de la facture énergétique des ménages », Commissariat général au développement durable, mars 2025.

(2) <https://boss.gouv.fr/portail/accueil/actualites-boss-et-rescrits/actualites-boss/2026/juin/revalorisation-du-smic-a-compter.html>.

L'inflation a également un effet direct sur le coût de financement de l'État à travers la hausse des taux des obligations indexées sur l'inflation (OATi <sup>(1)</sup>). Il faudra également compter sur l'impact d'une hausse des taux directeurs fixés par la Banque centrale européenne, laquelle a d'ores et déjà décidé une hausse de 0,25 point le 11 juin 2026, en raison des pressions sur l'inflation provoquées par la guerre au Moyen-Orient <sup>(2)</sup>. L'effet de la hausse des taux d'intérêt se fera cependant sentir plus lentement, au rythme des ré-émissions des obligations d'État. Au total, pour 2026, le Gouvernement estime que la hausse de l'inflation due à l'augmentation du prix des carburants devrait entraîner un coût supplémentaire de 3,6 milliards d'euros pour l'État. Cela représente l'essentiel du coût macroéconomique de la crise pour les finances publiques, estimé à 4,5 milliards d'euros.

Il faut rappeler que la prévision d'inflation a été nettement revue à la hausse : la Banque de France annonçait le mois dernier une inflation de 2,5 % pour 2026 <sup>(3)</sup>, alors que la prévision du PLF pour 2026 était de 1,3 %.

## **II. LES MESURES CHOISIES PAR LA FRANCE : À LA FOIS TROP ET PAS ASSEZ CIBLÉES**

### **1. Le choix du Gouvernement : une aide mal ciblée et sous calibrée**

Face à cette situation, les mesures choisies par le Gouvernement sont critiquables à plusieurs égards.

#### ***a. L'aide « gros rouleurs »***

L'aide pour les « gros rouleurs » a été instituée par un décret du 30 avril 2026 <sup>(4)</sup>, qui la fixait à 50 euros par véhicule et par personne, puis portée à 100 euros par un décret du 28 mai 2026 <sup>(5)</sup>.

Il s'agit d'une aide forfaitaire destinée aux actifs dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 16 880 euros, soit les 50 % les plus modestes, et qui effectuent chaque jour au moins 15 kilomètres pour aller travailler, soit 30 kilomètres aller-retour, ou plus de 8 000 km par an dans le cadre de leur activité professionnelle. L'indemnité ne peut être accordée qu'une fois par véhicule et par personne. Elle a été calculée de manière à représenter en moyenne 20 centimes par litre sur une période de six mois, sur la base d'une consommation de 83 litres par mois.

---

(1) Obligations assimilables du Trésor indexées sur l'inflation.

(2) <https://www.ecb.europa.eu/press/pr/date/2026/html/ecb.mp260611~4d41bd5e83.fr.html>.

(3) <https://www.banque-france.fr/fr/publications-et-statistiques/publications/projections-macroeconomiques-juin-2026>.

(4) [Décret](#) n° 2026-333 du 30 avril 2026 relatif à la création, aux conditions et aux modalités de versement d'une indemnité carburant.

(5) [Décret](#) n° 2026-417 du 28 mai 2026 modifiant le décret n° 2026-333 du 30 avril 2026 relatif à la création, aux conditions et aux modalités de versement d'une indemnité carburant.

La plateforme permettant de demander l'aide a été ouverte le 27 mai sur le site [impots.gouv.fr](https://impots.gouv.fr) ; l'aide est versée en dix jours. Un arrêté <sup>(1)</sup> précise que les demandes peuvent être déposées jusqu'au 30 juillet 2026.

D'un point de vue social, les mesures choisies ne sont pas assez ciblées sur ceux qui en ont le plus besoin. Un montant forfaitaire de 100 euros est très insuffisant pour les ménages ruraux, en particulier pour les plus modestes. Par ailleurs, cette aide aux ménages n'étant pas ciblée sur les dépenses en énergie, elle interroge sur sa destination. Enfin et surtout, elle ne résout pas – par son fonctionnement de remboursement *a posteriori* – le problème de trésorerie qui se pose pour les plus modestes dans le cas d'une hausse brusque des prix à la pompe.

D'un point de vue économique, au contraire, ces mesures sont trop ciblées pour avoir un impact significatif, en particulier sur l'inflation.

Ces limites sont d'autant plus évidentes que l'aide « gros rouleurs » a été sous-utilisée : au 18 juin 2026, 700 000 demandes avaient été déposées et 668 800 versements étaient intervenus, alors qu'on estime que le nombre de travailleurs en droit de réclamer l'aide est de 2,9 millions – soit un taux de recours de 24 % seulement. À cet égard, on ne peut que déplorer des difficultés administratives, puisque si l'aide a été annoncée dès le 21 avril, le portail permettant de déposer les demandes n'a été ouvert que fin mai.

Le coût prévu de l'aide « gros rouleurs » est de 320 millions d'euros, avec l'hypothèse d'un taux de recours de 100 %, et s'élèverait donc entre 70 et 80 millions d'euros si le taux de recours restait inférieur à 25 %.

À cela s'ajoute un risque de fraude réel, difficilement évaluable à ce stade mais qui devra faire l'objet d'un contrôle approfondi.

Par comparaison, on peut rappeler que l'indemnité carburant de 100 euros décidée en 2023 s'adressait aux 10 millions de travailleurs les plus modestes utilisant leur voiture ou un deux-roues pour aller travailler.

Il est également important de souligner que cette mesure ne présente aucun effet macroéconomique sur l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH), contrairement à des mesures fiscales d'ampleur associées à des aides directes. Si l'on reprend l'exemple du bouclier tarifaire mis en place en 2022 incluant des mesures fiscales, qui a certes représenté un coût très élevé pour les finances publiques, l'Insee a estimé que celui-ci a contribué à diviser par deux les niveaux d'inflation en France sur la période où il s'est appliqué.

---

(1) [Arrêté](#) du 28 mai 2026 fixant la période d'ouverture de la demande d'indemnité carburant prévue par le décret n° 2026-333 du 30 avril 2026 relatif à la création, aux conditions et aux modalités de versement d'une indemnité carburant.

## **b. Les aides sectorielles**

Diverses aides ont été débloquées pour soutenir les secteurs très exposés à la crise : une aide de 15 centimes par litre pour les agriculteurs, une aide de 20 centimes pour le BTP, de 20 puis 35 centimes par litre pour les pêcheurs, une aide par véhicule pour les transporteurs routiers, ainsi qu'un soutien pour le transport fluvial. Ces aides ont été reconduites jusqu'à la fin août.

Les indemnités kilométriques des aides à domicile ont été revalorisées et des prêts « Flash Carburant » ont été créés pour les entreprises individuelles, TPE ou PME des secteurs de l'agriculture, de la pêche et du transport ont également été instaurés, d'un montant de 5 000 à 50 000 euros par entreprise éligible.

De plus, la prime carburant bénéficie d'une défiscalisation et d'une exonération de cotisations sociales jusqu'à un plafond de 600 euros, contre 300 euros auparavant.

Le coût total anticipé de l'ensemble de ces mesures, indemnité « gros rouleurs » comprise, est de 1,4 milliard d'euros.

### **SYNTHÈSE DES MESURES DE SOUTIEN MISES EN PLACE POUR ATTÉNUER LES EFFETS DU CONFLIT AU MOYEN ORIENT**

(en millions d'euros)

| <b>Dispositifs de soutien</b>                                                                | <b>Coût estimé en 2026</b> | <b>Modalités de financement</b>                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aide dite « grands rouleurs » pour les ménages aux revenus modestes                          | 320                        | Ouverture de crédits dans le décret d'avance sur le programme 174 <i>Énergie, climat et après-mines</i>                                                                                                                          |
| Identification de bénéficiaires supplémentaires du chèque énergie                            | 60                         |                                                                                                                                                                                                                                  |
| Aides aux agriculteurs                                                                       | 252                        | Redéploiement de crédits sur le programme 149 <i>Compétitivité et durabilité de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt</i> (232 millions d'euros) et prise en charge de cotisations par la MSA (20 millions d'euros) |
| Indemnité carburant pour les pêcheurs                                                        | 37                         | Redéploiement de crédits sur le programme 205 <i>Affaires maritimes</i>                                                                                                                                                          |
| Aide forfaitaire aux transporteurs routiers                                                  | 295                        | Redéploiement de crédits sur le programme 203 <i>Infrastructures et services de transports</i>                                                                                                                                   |
| Soutien au secteur du BTP                                                                    | 27                         | Redéploiement de crédits sur le programme 134 <i>Développement des entreprises et régulations</i>                                                                                                                                |
| Prêt « Flash carburants » pour les TPE-PME                                                   | 27                         | Utilisation du solde d'extinction du fonds de garantie « RT Auto »                                                                                                                                                               |
| Doublement du plafond de la prime « carburant employeur »                                    | 150                        | Diminution des recettes publiques supportée par l'État pour un tiers et par la sécurité sociale pour deux tiers                                                                                                                  |
| Soutien aux agents publics utilisant leur véhicule personnel dans le cadre de leurs missions | 4                          | Redéploiement de crédits sur l'ensemble des missions contenant des dépenses de personnel                                                                                                                                         |
| Revalorisation des aides à domicile                                                          | 82                         | Départements / CNSA, ONDAM, autres caisses de sécurité sociale et ménages                                                                                                                                                        |
| Mesure exceptionnelle pour les industries (chimie, engrais)                                  | 150                        | Dispositif et financement en cours de finalisation                                                                                                                                                                               |
| <b>Coût total</b>                                                                            | <b>1 403</b>               | —                                                                                                                                                                                                                                |

Source : commission des finances d'après les données transmises par le Gouvernement.

## 2. Les opérations de TotalEnergies

En parallèle des aides octroyées par le Gouvernement, des gestes commerciaux concédés par une entreprise, à savoir TotalEnergies, ont contribué à limiter l'impact de la hausse des prix pour les Français. Total a ainsi plafonné le prix des carburants dans ses 3 300 stations-services françaises <sup>(1)</sup> et a accordé des ristournes à l'occasion de certains week-ends <sup>(2)</sup>.

Ces opérations n'ont, toutefois, rien d'un mouvement généreux.

Tout d'abord, ces opérations ont été présentées comme la contrepartie d'une absence de taxation sur les profits pétroliers exceptionnels. Ainsi le 5 mai, le président-directeur de TotalEnergies a menacé de lever son plafonnement sur les prix des carburants si une taxe sur les profits pétroliers exceptionnels était instaurée <sup>(3)</sup> ;

Ensuite, elles servent une stratégie commerciale visant à attirer les consommateurs dans les stations de Total, au détriment de ses concurrents.

De fait, les principaux concurrents de Total, à savoir les enseignes de la grande distribution, ne peuvent rivaliser avec ces prix puisqu'elles ne produisent pas de pétrole et ont l'interdiction de vendre à perte <sup>(4)</sup>. La seule réplique possible pour elles est de vendre à prix coûtant, ce qui reste un prix supérieur à ceux que peut pratiquer Total en toute légalité, grâce à sa présence sur l'ensemble de la chaîne de valeur des carburants.

Les petites stations-service indépendantes, quant à elles, sont fragilisées ; elles meurent au rythme de 50 par an en temps normal, chiffre qui sera probablement plus élevé en 2026.

Enfin, la portée réelle de cette opération pour les consommateurs ne doit pas être surestimée, puisque les stations-service de Total ne représentent que 20 % des stations françaises et qu'elles ne sont pas toujours approvisionnées ; début avril, plus de 1 300 stations-service connaissaient déjà des ruptures sur un ou plusieurs carburants, soit environ 14 % des stations françaises, mais 60 % de ces stations portaient l'enseigne Total.

---

(1) Le plafonnement a consisté à limiter le prix de l'essence à 1,99 euro par litre et à 2,25 euros par litre pour le diesel jusqu'à fin juin. Ce plafonnement se poursuit en juillet et en août mais seulement dans les 1 200 stations Total situées en zone rurale.

(2) Les opérations « Prix unique » consistent à plafonner les prix des carburants sur tout le territoire. Pour les ponts de mai et les week-ends des 30 et 31 mai et des 20 et 21 juin, le prix de l'essence a été limité à 1,99 euro par litre et celui du diesel à 2,09 euros par litre dans l'ensemble des stations Total de l'Hexagone. Pour les week-ends des 4-5 juillet, des 11-14 juillet, des 1<sup>er</sup> et 2 août, des 15 et 16 août et des 29 et 30 août, le prix de l'essence comme du diesel est plafonné à 1,99 euro par litre dans les stations situées sur des autoroutes (<https://services.totalenergies.fr/actualites/baisse-prix-carburant-plafonnement-1-99-essence-et-diesel-pour-juillet-aout>).

(3) <https://www.sudouest.fr/economie/energie/en-cas-de-surtaxe-sur-nos-raffineries-nous-ne-pourrons-pas-maintenir-le-plafonnement-des-prix-de-l-essence-le-patron-de-totalenergies-repond-au-debat-sur-les-superprofits-28942522.php>.

(4) Article L. 442-5 du code de commerce.

Le coût, avancé par Total, de 200 millions d'euros <sup>(1)</sup> pour ces opérations de plafonnement des prix apparaît faible au vu du bénéfice net du groupe, qui s'est élevé à près de 5 milliards d'euros au cours du premier trimestre 2026, en hausse de 51 % sur un an.

La préservation des pratiques concurrentielles et protectrices du consommateur dans ces périodes de crise a également été un point d'attention à l'étranger. À ce titre, l'exemple espagnol est parlant. Tout d'abord, pour limiter la fraude, le gouvernement espagnol a renforcé les contrôles exercés par la commission nationale des marchés et de la concurrence (CNMC), **qui surveille désormais les marges bénéficiaires de l'ensemble des stations-service afin de détecter les hausses de prix injustifiées ; tous les opérateurs de gros sont également tenus de déclarer leurs coûts réels et leurs prix de vente, le non-respect de cette obligation étant considéré comme une infraction grave.** Ensuite, une liste publique des stations-service présentant des comportements anormaux est publiée afin de renforcer la transparence et de dissuader les pratiques abusives. Enfin, les consommateurs disposent de la possibilité de déposer des réclamations, ce qui permet de détecter et de sanctionner les pratiques frauduleuses.

Ces décisions sont intervenues dans un contexte de vigilance accrue des autorités de la concurrence, après la condamnation de Repsol, le 3 février 2026, à une amende de 20,5 millions d'euros. La CNMC a estimé que l'entreprise avait, entre avril et décembre 2022, abusivement réduit ses marges afin de proposer des prix particulièrement bas, au détriment des stations-service indépendantes concurrentes de son réseau. Repsol prévoirait de faire appel de cette décision et affirme avoir agi en toute transparence et dans l'intérêt des consommateurs durant les conditions exceptionnelles du marché en 2022, au plus fort de la crise inflationniste.

### III. LA RÉPONSE À LA CRISE EN ESPAGNE ET EN GRÈCE : DES MESURES FORTES, À LA FOIS BUDGÉTAIRES ET FISCALES

La hausse du cours du pétrole et celle du prix des carburants qui en découle ne sont pas un phénomène français, mais bien une crise d'ampleur européenne et mondiale, qui amènent à s'interroger sur les réponses qui sont apportées dans les autres pays.

Le premier constat est que la solution fiscale, écartée aujourd'hui en France suite aux expériences passées au profit d'une aide à la trésorerie, a au contraire été retenue par d'autres pays, notamment l'Espagne et la Grèce.

Le second constat est que si d'autres pays, comme la Grèce, ont fait le choix de mettre en place une aide budgétaire ciblée, celle-ci peut prendre la forme d'un dispositif mieux calibré, et plus bénéfique pour le consommateur.

---

(1) [Audition](#) de M. Patrick Pouyanné, président-directeur général de Totalenergies, devant la commission des finances de l'Assemblée nationale le 17 juin 2026.

## 1. L'exemple espagnol : un plan de soutien de grande ampleur, intégrant l'exemple réussi d'une fiscalité flottante

J'ai souhaité me pencher sur l'exemple espagnol, ce pays ayant fait le choix de mettre en place très rapidement un ensemble de plus de 80 mesures à la fois fiscales et budgétaires. J'ai pour cela auditionné le service économique régional de notre ambassade à Madrid et M. Luis Jones Rodriguez, conseiller financier à l'ambassade d'Espagne en France.

Très tôt, dès le 21 mars, les mesures découlant du décret-loi royal 7/2026 du 20 mars, portant approbation du Plan global de réponse à la crise au Moyen-Orient, sont entrées en vigueur. Reposant principalement sur un allègement de la fiscalité énergétique, ce dispositif visait à contenir les tensions inflationnistes attendues au printemps (4 %) afin d'éviter, selon le 1<sup>er</sup> vice-président du gouvernement et ministre de l'Économie M. Carlos Cuerdo, de « *répéter les erreurs commises au début de la guerre en Ukraine* », en limitant la transmission de la hausse des prix de l'énergie aux prix alimentaires.

Ce plan comprend ainsi plusieurs mesures fiscales dans des domaines tels que l'électricité, les carburants, l'efficacité énergétique et certaines catégories d'impôts, afin que les citoyens puissent bénéficier d'une réduction d'impôt substantielle durant cette période d'incertitude. La validité de la plupart de ces mesures s'étend au moins jusqu'au 30 juin 2026. Les carburants sont particulièrement ciblés par ces mesures fiscales. **Parmi les mesures mises en œuvre, la TVA sur le gazole, l'essence et les autres hydrocarbures a été réduite à 10 % en assumant un risque de non compatibilité avec le droit européen qui ne permet pas d'appliquer un taux réduit de TVA sur les produits pétroliers – néanmoins limité par le caractère transitoire de la mesure** – ce qui contribue à compenser la hausse du prix de cette matière première sur les marchés internationaux.

Cette mesure a été complétée par une réduction du taux de la taxe sur les hydrocarbures applicable aux produits les plus consommés, tels que le diesel et l'essence sans plomb, au niveau minimum autorisé par la directive européenne régissant la taxation des produits énergétiques.

Concernant ces deux baisses de taxe, TVA et taxe sur les hydrocarbures, elles sont régies par un système d'ajustement flottant. En effet, il était d'ores et déjà prévu dans les dispositions du décret que ces réductions pourraient être revues dès le mois de juin si la différence de l'IPC du mois d'avril 2026 par rapport à avril 2025 était inférieure à 15 % pour chacune des catégories concernées.

Concernant les carburants, le décret royal institue concomitamment une **subvention de 20 centimes par litre de gazole acheté par les professionnels**, à savoir les producteurs agricoles et les secteurs bénéficiant d'un remboursement partiel de la taxe sur les hydrocarbures, tels que les entreprises de transport. Elle a

toutefois été étendue aux travailleurs indépendants, aux entreprises titulaires d'une licence de transport et aux exploitants d'autobus urbains.

**Le 29 juin, un décret-loi royal 18/2026 a été approuvé, adoptant de nouvelles mesures dans le cadre du Plan global de réponse à la crise au Moyen-Orient**, qui vont encore plus loin et prolongent certaines mesures jusqu'en septembre. Une réduction de la taxe sur les hydrocarbures est introduite en juillet, août et septembre, respectivement de 15, 10 et 5 centimes par litre. Cette réduction s'appliquera à l'essence sans plomb et au gazole. Toutefois, des taux inférieurs sont envisagés en août et septembre si, en juin ou juillet 2026, la variation de l'IPC de l'essence ou du gazole dépasse de nouveau de plus de 15 % l'IPC du même mois en 2025.

Ces décrets comprennent par ailleurs plusieurs mesures d'ampleur relatives à la taxation de l'électricité ; des mesures pour protéger les consommateurs les plus vulnérables pendant toutes l'année 2026 (réduction des factures, blocage des prix, aide minimale etc...) ; des mesures pour protéger les secteurs économiques les plus touchés ; en enfin différentes mesures fiscales pour promouvoir la décarbonation et l'électrification, afin de déployer un plan global cohérent et transformateur au-delà du soutien court-terme.

**Je tiens à souligner que l'Espagne démontre aujourd'hui que le caractère flottant de ces taxes peut être mis en œuvre de manière effective, à la baisse mais également à la hausse, et de manière instantanée par l'administration fiscale.** Ainsi, la TVA sur l'électricité, le gaz naturel, les granulés et le bois de chauffage, a exceptionnellement et temporairement été réduite de 21 % à 10 % entre mars et mai, et la taxe spéciale sur l'électricité a été abaissée de 5,1 % à 0,5 % en mars. Ces réductions n'ont toutefois pas été reconduites en juin, l'indice des prix à la consommation (IPC) de ces produits ayant affiché une tendance favorable ce mois-là. Le décret-loi royal de juin prévoit désormais la possibilité de rétablir cette mesure, également à titre exceptionnel et temporaire, en août et septembre, si l'IPC de ces produits énergétiques venait à évoluer défavorablement.

**Selon les dernières analyses dont j'ai pu avoir connaissance, ces mesures ont permis de neutraliser très largement les effets de hausse des prix pour le consommateur et ainsi de maintenir inchangé pendant la période le volume de carburant consommé – limitant ainsi l'impact sur le rendement fiscal et produisant un effet bénéfique sur la croissance puisque agissant directement sur la maîtrise de l'inflation.**

Le plan global mis en œuvre par le Royaume d'Espagne depuis mars et jusqu'en septembre représenterait un coût prévisionnel de plus de 6,8 milliards d'euros, dont plus de 5 milliards d'euros pour les mesures du décret de mars. Néanmoins, la part relative aux baisses de fiscalité sur les carburants, représente

moins de 20 % de la dépense prévisionnelle totale <sup>(1)</sup>, avec à ce stade une exécution encore très inférieure aux montants anticipés. En effet, le coût estimé au 30 juin entre le 1<sup>er</sup> mars et le 31 mai des principales baisses de fiscalité, donc sur 3 mois, est en réalité bien plus réduit : 268 millions d'euros (M€) pour la taxe sur les hydrocarbures, et 81 millions d'euros pour la baisse de TVA (hors TVA sur l'électricité).

Le déficit de la France est bien supérieur à celui de l'Espagne, qui s'établit à – 2,1 % en 2026, pays qui bénéficie par ailleurs d'une meilleure conjoncture économique (prévision de croissance pour 2026 à + 2,1 % contre + 0,7 % pour la France).

Néanmoins, avec un coût prévisionnel de 320 M€ et un taux de recours inférieur à 25 % amenant la dépense effective entre 70 et 80 M€, **le dispositif d'urgence mis en œuvre par le Gouvernement français apparaît en regard comme particulièrement anecdotique et sous dimensionné face à des impacts pourtant comparables pour le consommateur sur les prix à la pompe.**

## **2. L'exemple grec : une combinaison efficace de mesures, dont la mise en place de la « carte carburant »**

Pour soutenir les ménages et les entreprises en 2022, les autorités avaient mis en œuvre des mesures d'une forte ampleur, largement horizontales et peu ciblées, pour un montant supérieur à 12 milliards d'euros, soit environ 6 % du PIB – dont près de 10 milliards d'euros en subventions directes sur les factures d'électricité et de gaz des ménages et des entreprises raccordés au réseau basse tension.

En 2026, le Gouvernement a pris des mesures d'une ampleur moindre et davantage ciblées, pour un montant de l'ordre de 825 millions d'euros, soit environ 0,3 % du PIB, comprenant notamment des subventions à la pompe et des aides sectorielles en faveur des agriculteurs et des compagnies maritimes. Comme en 2022, la Grèce a également **mis en œuvre dès le début du mois d'avril un chèque-énergie (fuel pass) sous condition de ressources pour les particuliers et les travailleurs indépendants** avec un revenu annuel jusqu'à 25 000 euros pour une personne seule et 35 000 euros pour un couple (environ 2,5 millions de bénéficiaires).

Le bénéficiaire peut soit recevoir une carte de débit numérique correspondant au montant de l'aide, soit recevoir ce montant par virement sur un compte bancaire. L'éligibilité au dispositif est vérifiée automatiquement par croisement des données fiscales. Le montant de l'aide varie selon le type de véhicule, le lieu de résidence et le mode de versement : **entre 25 euros et 60 euros par mois, avec une aide plus élevée pour les habitants des îles et pour les paiements via carte numérique. L'aide est utilisable dans les stations-service, les taxis et les transports publics.**

---

(1) Selon la fondation espagnole de recherche économique FUNCAS, qui part du constat que les ménages espagnols (19,8 millions) consomment en moyenne 840 litres de carburant par an, dont 57 % d'essence et 43 % de gazole, une baisse de la fiscalité sur les carburants entraînerait, sur une période de trois mois, un manque à gagner fiscal estimé à 1,056 milliard d'euros.

La carte numérique est valable jusqu'au 31 juillet 2026. Au-delà, tout solde non utilisé est reversé à l'État.

Ce dispositif aurait pu inspirer l'aide « gros rouleurs » mise en place par la France, en ajoutant par exemple aux critères de revenus une part de l'aide différenciée en fonction du lieu de résidence (ruralité ou péri-urbain) ou des seuils correspondant à des niveaux différenciés de consommation de carburant au lieu d'une unique distance minimale. Cette répartition aurait permis d'aider plus significativement, à enveloppe constante, les ménages les plus fragilisés. **Le ciblage sur les dépenses de transport est également à souligner**, et se distingue de l'aide française prenant la forme d'un virement bancaire sans fléchage. Quant à la possibilité de l'utiliser dans les transports en commun, elle peut inciter au report modal, ce qui est une démarche vertueuse.

Le coût global de cette aide est évalué à 113 millions d'euros sur les deux premiers mois, avec un taux de recours très élevé et sans commune mesure avec l'aide « gros rouleurs » française, puisqu'à la date de l'audition, soit le 6 juillet 2026, 2,5 millions de bénéficiaires avaient été recensés pour une population totale de 10,4 millions d'habitants.

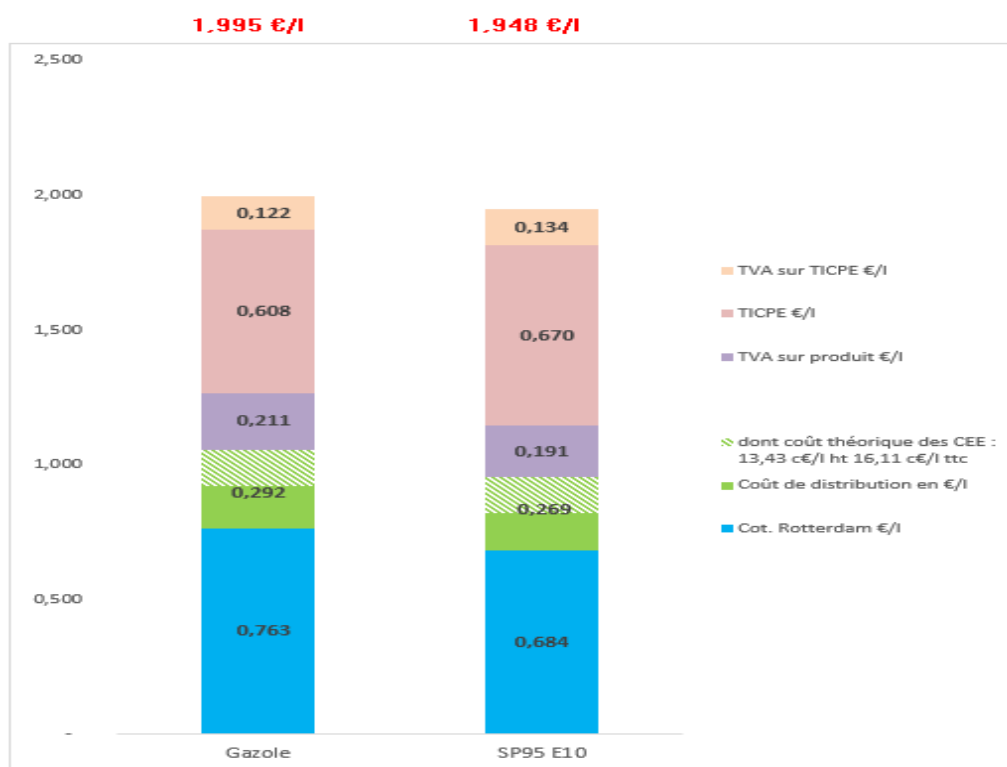
#### **IV. FACE À LA REPRISE DE LA HAUSSE DES PRIX DU PÉTROLE, LA FRANCE DOIT ADOPTER UNE POLITIQUE PLUS OFFENSIVE ET PLUS COHÉRENTE EN FAVEUR DU POUVOIR D'ACHAT**

Partant du constat qu'il est impossible aujourd'hui de garantir un arrêt des crises géopolitiques entraînant une remontée des cours du pétrole, il semble essentiel de s'interroger sur les moyens d'action les plus efficaces et d'anticiper une reprise de la hausse des prix du carburant. La contrainte budgétaire doit bien entendu être prise en compte.

##### **1. Les mesures de baisses fiscales ne doivent pas être écartées dès lors qu'elles s'appliquent sur un temps très court et sont ajustables en temps réel sur la base de critères objectifs**

Les taxes représentent 50 à 60 % du prix des carburants comme en témoigne le graphique ci-dessous, comprenant la TVA (dont une part assise sur l'accise, ex-taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques - TICPE), l'accise (ex-TICPE), mais également les certificats d'économie d'énergie (CEE) dont le poids a également augmenté depuis début 2026.

## DÉCOMPOSITION DES PRIX DES CARBURANTS AU 12 JUIN 2026



Source : Ufip-EM

Au regard de ces éléments, la baisse de fiscalité ne peut pas être écartée des réflexions visant à limiter l'impact de la hausse des prix de manière efficace, en agissant directement sur l'inflation.

En France, la mesure fiscale est écartée par le Gouvernement pour plusieurs raisons, qui sont notamment exposées dans le rapport précité du Conseil des prélèvements obligatoires de juin 2026 et partagées par le ministère de l'Économie et des Finances :

– **le premier argument serait la faible efficacité supposée de ce type de mesures**, notamment une répercussion incomplète sur les prix (bien que le risque soit moins important que dans le cas emblématique de la TVA sur la restauration) et surtout dans le comportement potentiellement attentiste des ménages qui pourraient préférer épargner le revenu supplémentaire dont ils bénéficieraient grâce à la baisse de la taxe plutôt que de le dépenser. Les mesures de soutien du pouvoir d'achat seraient alors sans effet sur la croissance ;

– **le second argument est le manque de ciblage d'une baisse de la fiscalité**, qu'elle concerne la TVA ou les autres taxes sur les énergies, notamment l'accise. En effet, une telle baisse concerne nécessairement l'ensemble des consommateurs d'énergie (carburants et combustibles) et pas uniquement les « gros rouleurs » et les ménages aux revenus les plus modestes. Une baisse de TVA ou d'accise conduirait ainsi à de coûteux effets d'aubaine, pouvant fragiliser encore davantage la situation des finances publiques ;

– **le troisième, c’est que l’expérience démontre qu’une baisse de fiscalité serait difficilement réversible**, engendrant une variation exclusivement à la baisse. Le bouclier tarifaire sur l’électricité a été maintenu jusqu’en 2025 pour les ménages. Ce fut également le cas de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) flottante mise en œuvre de 2000 à 2002. **Il me semble important de souligner que cette limite n’est donc ni économique, ni fiscale, mais bien politique. Elle relève de la responsabilité du Parlement et du Gouvernement.**

Sur ce dernier point, le bilan de cette mesure est légitimement critique : comme le relevait le Conseil des impôts en 2005 <sup>(1)</sup>, l’effet sur les prix n’a pas dépassé 2,19 centimes par litre et lorsque les prix de marché ont diminué, à la veille d’élections municipales, le Parlement n’a pas voté la hausse qui aurait dû avoir lieu, générant un déficit de recettes publiques. Les pertes de recettes pour les finances publiques se sont élevées à 2,7 milliards d’euros pour la période du 1<sup>er</sup> octobre 2000 au 21 juillet 2002. De même, pendant l’épisode inflationniste qui a suivi l’invasion de l’Ukraine en 2022-2023, le volet fiscal du bouclier tarifaire sur l’électricité, qui s’appuyait sur une baisse importante de l’accise sur l’électricité, a coûté 19,4 milliards d’euros entre 2022 et 2024.

Il ne s’agit en aucun cas de contester le fait que de tels montants ne sont ni réalistes, ni souhaitables, dans un contexte de finances publiques très dégradées. Pour autant, je pense important de ne pas exclure d’office la piste fiscale mais plutôt d’interroger les dysfonctionnements des précédentes mesures et d’en envisager les possibles améliorations.

Cela d’autant que concernant les deux autres arguments, à savoir le manque d’efficacité lié au comportement des ménages et le caractère mal ciblé du dispositif, ils pourraient tout autant être imputés à l’aide budgétaire sur les « gros rouleurs » mise en place actuellement par le Gouvernement.

**Si les mesures visant à ajuster la fiscalité en fonction de la hausse des prix n’ont pas fonctionné, c’est qu’elles se sont finalement transformées en mesures pérennes, à rebours de leur vocation initiale.** Que ce soit la TIPP flottante, ou encore les mesures incluses dans le bouclier tarifaire, elles ont été appliquées sur une durée qui a nui à leur efficacité et en a rendu le coût exorbitant pour les finances publiques.

**La question du délai de transmission est également importante, car elle conditionne l’effectivité de la mesure sur les prix à la pompe.** Si les mesures fiscales ont un impact immédiat, ou du moins rapide sur les prix à la pompe, cela les rend d’autant plus pertinentes dans le cas des crises que nous traversons. Les services de Bercy le pointent d’ailleurs comme une limite du dispositif, puisqu’ils affirment que le mécanisme de TIPP flottante mis en œuvre pendant plusieurs mois « *ne permet pas de stabilisation des prix du fait du délai entre la date d’évolution effective du prix du baril et la date de prise en compte, par le marché, de l’évolution inverse de*

---

(1) *Fiscalité et environnement*, 2005.

*la fiscalité », et « qu'il résulte de ces éléments qu'il peut s'écouler un délai de plusieurs mois entre le moment où le prix du baril a évolué et celui où l'évolution de la fiscalité s'est traduite dans les prix à la pompe ».*

Néanmoins, les analyses économiques contredisent ce point. En effet, dans une étude récente <sup>(1)</sup>, les auteurs étudient la transmission à la baisse en s'appuyant sur les remises fiscales de 2022 pratiquées en Allemagne, en France et en Italie. Ils trouvent qu'elles ont été répercutées en quasi-intégralité sur les prix à la pompe, suggérant un fonctionnement plutôt concurrentiel du marché (90 % de la baisse des taxes sur le diesel aurait été répercutée en Allemagne, contre 100 % en France). En ce qui concerne les délais, ils ont été immédiats en Allemagne (le jour même), ont atteint trois jours en Italie et deux semaines en France en raison d'une offre plus inélastique (les auteurs pointent en particulier le relativement faible nombre de raffineries au regard de la taille du marché). Ce délai reste néanmoins suffisamment court pour répondre aux impératifs de préservation du pouvoir d'achat. D'autres études ont également mis en exergue qu'il existe une grande homogénéité de la répercussion de fiscalité, à la hausse comme à la baisse <sup>(2)</sup>.

L'exemple espagnol présenté précédemment vient également contredire le constat présenté par le ministère de l'Économie et des finances de manière très concrète.

**Ainsi, bien calibrée et bien mise en œuvre, une fiscalité « flottante » qui s'ajuste aux prix du carburant peut fonctionner de manière particulièrement efficace tout en représentant un coût supportable, à trois conditions :**

- **une très courte durée d'application**, impliquant de renforcer la responsabilité politique qui conditionne le relèvement de la fiscalité dès lors que les critères établis ne sont plus remplis. En cela l'exemple espagnol nous démontre que cela est tout à fait faisable et bénéfique, tant politiquement que techniquement ;
- **des critères de variation déterminés de manière objective et auxquels il n'est pas possible de déroger, ainsi qu'une durée maximale d'application (par exemple 3 mois successifs)** – cela afin d'éviter autant que possible l'aléa de la décision politique au moment du vote au Parlement relatif à la suspension des baisses fiscales. Et partant du principe qu'une crise qui se prolonge nécessite un panel d'outils de soutien aux ménages et à la croissance différents ;
- **une rapidité de répercussion des baisses fiscales dans les prix à la pompe**, afin d'agir en temps réel sur le pouvoir d'achat.

---

(1) Drolsbach, C. P., Gail, M. M., & Klotz, P. A. (2023). Pass-through of temporary fuel tax reductions: Evidence from Europe. *Energy Policy*, 183, 113833.

(2) Meyler, A. (2009). The pass through of oil prices into euro area consumer liquid fuel prices in an environment of high and volatile oil prices. *Energy Economics*, 31(6), 867-881.

Le caractère transversal, souvent critiqué, peut justifier de compléter les ajustements fiscaux par des aides directes ciblées sur les ménages les plus modestes et les professionnels les plus impactés. La réussite des politiques de soutien en période de crise réside souvent dans la combinaison cohérente des outils.

Par ailleurs, la question du signal prix au détriment de la transition énergétique ne se poserait pas de manière accrue du fait du caractère très temporaire de ces baisses.

## **2. La suspension temporaire des CEE n'est pas une piste à privilégier**

Lors des auditions, la question de la suspension temporaire des certificats d'économie d'énergie (CEE) a également été évoquée à plusieurs reprises. Inclus dans le coût de distribution et répercutés systématiquement sur le prix payé par le consommateur – sans que cela soit une obligation – les CEE représentent une part non négligeable du prix final : en moyenne sur la 5<sup>ème</sup> période des CEE (ces 4 dernières années), les CEE ont représenté 7 centimes d'euro TTC sur le litre de carburant. La Cour des comptes a souligné en 2024 <sup>(1)</sup> les limites et complexités de cette quasi-taxation.

Sur ce point, les avis des acteurs que j'ai pu auditionner divergent : si certains y voient une solution efficace à mettre en œuvre permettant de réduire les prix à la pompe (de surcroît après la hausse de 25 % du niveau d'obligation lors du passage à la 6<sup>ème</sup> période), d'autres considèrent que ce serait une mise en risque du système, qui serait vertueux et en ligne avec nos ambitions écologiques.

Néanmoins, suspendre les CEE même temporairement conduirait à diminuer fortement les financements relatifs induits par le dispositif, pourtant indispensable aux efforts de souveraineté énergétique, et les économies d'énergie associées, compromettant l'atteinte de nos objectifs de transition écologique et énergétique. Par ailleurs, une suspension de par exemple 3 mois équivaldrait concrètement à un ajustement à la baisse de l'obligation totale pour les vendeurs de carburants, pour un volume équivalent 3 mois théoriques de volumes de vente. Les obligés étant ensuite libres de la manière dont ils répercutent les coûts liés aux CEE sur les prix de vente de l'énergie, sur lesquels ils sont en concurrence, rien ne garantirait qu'une suspension les amènerait à baisser le coût de l'énergie directement et à due proportion.

Par ailleurs, il convient de rappeler que l'effet sur les prix de l'énergie est compensé par une baisse des consommations d'énergie. Les économies d'énergie générées par le dispositif des CEE apportent un bilan économique qui semble être positif pour les consommateurs, en complément des effets induits sur l'économie, les filières vertes et l'environnement. Enfin, les ménages en situation de précarité

---

(1) « Les certificats d'économie d'énergie : un dispositif à réformer car complexe et coûteux pour des résultats incertains » (Communication à la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire de l'Assemblée nationale) – juillet 2024.

énergétique, pour lesquels une enveloppe minimale est réservée, bénéficieront en moyenne davantage du dispositif par les économies d'énergie générées qu'ils n'y contribueront au travers de leur facture d'énergie.

**Pour l'ensemble de ces raisons, et bien que ce dispositif présente un coût significatif pour le consommateur et des marges d'amélioration dans son fonctionnement, je ne suis pas favorable à une suspension temporaire des CEE en réponse à la crise actuelle.**

### **3. Ne pas renoncer au rôle redistributif de l'État en cas de rendement fiscal supérieur grâce à la hausse des prix du carburant**

Dans les périodes de forte tension sur les marchés pétroliers, entraînant une hausse significative des prix du carburant, il semble essentiel que **le Gouvernement communique de manière spontanée et transparente sur l'impact sur le rendement fiscal auprès des commissions des finances des deux assemblées.**

Les citoyens subissent des hausses de prix qui impactent leur quotidien, jetant par ailleurs une suspicion d'effet d'aubaine pour l'État qui n'est pas acceptable. Il semble donc important que, dès lors que la hausse des prix à la pompe dépasse 10 %, le ministre des comptes publics transmette de manière régulière les chiffres actualisés du rendement fiscal.

**Si le rendement fiscal s'avère favorable, comme ce sera peut-être le cas à l'issue de l'été, le rôle de redistribution de l'État doit jouer à plein et se traduire impérativement par une aide à due proportion en faveur des consommateurs, pouvant prendre la forme d'une aide fiscale et/ou budgétaire ciblée sur les carburants et visant à réduire l'impact de la hausse des prix sur le pouvoir d'achat.**

### **4. Limiter l'effet d'aubaine pour les grands acteurs de l'industrie pétrolière : une exigence incontournable pour garantir l'équité en temps de crise**

#### ***a. La taxe sur les superprofits***

La proposition de loi portant taxation des bénéfices exceptionnels liés aux crises <sup>(1)</sup>, déposée par le groupe socialiste en mai 2026, répond à un constat que nous avons fait depuis déjà plusieurs années et que la situation actuelle confirme de nouveau : les « superprofits » réapparaissent à chaque crise majeure, venant nourrir un fort sentiment d'iniquité et d'efforts mal répartis. Cette crise n'échappe pas à la règle, quand par exemple Total affiche un bénéfice net du groupe de près de 5 milliards d'euros au cours du premier trimestre 2026, en hausse de 51 % sur un an.

---

(1) Proposition de loi portant taxation des bénéfices exceptionnels liés aux crises n° 2780, déposée par M. Boris Vallaud et plusieurs de ses collègues le 12 mai 2026.

La disposition de cette proposition de loi prévoit la création d'une contribution additionnelle sur les bénéfices exceptionnels des grandes entreprises, où seul le bénéfice exceptionnel, c'est-à-dire le profit supplémentaire réalisé par rapport à 1,2 fois la moyenne triennale retenue, est ainsi imposé.

Le dispositif retient un mécanisme progressif, sans effet de seuil, avec trois taux marginaux applicables selon la fraction de progression du résultat imposable, allant de 20 % à 40 %. Ce barème porte donc à près de 65 % le taux marginal d'imposition sur les profits exceptionnels lorsqu'ils dépassent 1,75 fois le profit moyen enregistré au cours des trois années précédant l'entrée en vigueur.

Dans le cadre de la crise actuelle, les bénéfices exceptionnels enregistrés par les grands groupes pétroliers devraient inciter le Gouvernement à ouvrir la discussion sur ce texte ou à intégrer le dispositif dans le prochain projet de loi de finances, afin qu'il puisse s'appliquer au plus vite si la volatilité des cours à la hausse se poursuit.

#### ***b. La taxation des activités de trading d'hydrocarbures***

La seconde piste viserait à **instaurer une taxe sur les opérations spéculatives d'achat revente de produits pétroliers, sur le modèle de la taxe sur les transactions financières (TTF)**, car il s'agit d'un segment du marché générant des bénéfices colossaux. Elle pourrait ne s'appliquer que de manière temporaire, dans les périodes de crises générant une forte volatilité des cours.

Secteur opaque et spéculatif, le volume d'hydrocarbures négociés par BP, Shell et TotalEnergies, qui représentent l'équivalent de 40 à 50 millions de barils de pétrole par jour, est cinq à dix fois supérieur à leur production. Selon un récent article de *The Economist* et *Challenges* du 10 juillet 2026, « **la guerre en Iran — et la crise énergétique qu'elle a provoquée — semble devoir faire de cette année une année record pour le négoce**, même si les prix se normalisent. Les grandes compagnies pétrolières dissimulent les bénéfices issus du négoce en les regroupant avec ceux d'autres divisions. **Mais les projections que nous avons établies suggèrent que BP, Shell et Total pourraient dégager entre 15 et 20 milliards de dollars de bénéfices avant impôts grâce au négoce en 2026.** En prenant la fourchette basse de cette estimation, et en supposant que cette année ressemble à 2023 — année où le Brent s'est négocié en moyenne à 83 dollars le baril, ce qui correspond à peu près aux prévisions actuelles —, le négoce pourrait représenter entre 15 % et 20 % des bénéfices combinés de ce trio. » <sup>(1)</sup>

Une taxe sur ces transactions aurait donc pour objectif de cibler à la source la spéculation en rendant ces opérations moins attractives, tout en recentrant le marché sur ses acteurs légitimes : producteurs et consommateurs réels. Cette taxe sur les pratiques d'achat revente pourrait enfin accroître les moyens alloués aux soutiens

---

(1) [https://www.challenges.fr/entreprise/chacun-rapporte-10-millions-de-dollars-qui-sont-les-traders-de-totalenergies-shell-et-bp\\_644754](https://www.challenges.fr/entreprise/chacun-rapporte-10-millions-de-dollars-qui-sont-les-traders-de-totalenergies-shell-et-bp_644754).

de crise et à la transition énergétique, d'autant plus nécessaires dans le contexte budgétaire actuel.

### *c. La surveillance et l'encadrement des marges*

L'Union européenne a pris une initiative opportune en adoptant, le 6 octobre 2022, le règlement (UE) 2022/1854 du Conseil sur une intervention d'urgence pour faire face aux prix élevés de l'énergie. Son article 14 a ainsi autorisé les États membres de l'Union à instaurer une mesure de « *soutien aux clients finals d'énergie au moyen d'une contribution de solidarité temporaire* », le Conseil instaurant le principe suivant lequel « *les bénéfices excédentaires obtenus par les entreprises et les établissements stables de l'Union exerçant des activités dans les secteurs du pétrole brut, du gaz naturel, du charbon et du raffinage font l'objet d'une contribution de solidarité temporaire obligatoire, à moins que les États membres n'aient adopté des mesures nationales équivalentes* ». En application de cette disposition, le Parlement a ainsi adopté, dans le cadre de la loi n° 2022-1726 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023, un article 40 instaurant « au titre du premier exercice ouvert à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, une contribution temporaire de solidarité » à la charge des énergéticiens. Celle-ci a produit un rendement très inférieur à celui attendu, à savoir, selon l'Institut des politiques publiques, 69 millions d'euros en 2023 sur les producteurs d'énergies fossiles, ce qui est très marginal au regard des bénéfices engrangés par les principaux acteurs du marché. Compte tenu de la hausse des marges des raffineurs, la réactivation de la contribution temporaire pourrait être envisagée mais ne semble pas l'outil le plus adapté dans le contexte actuel.

Néanmoins, la surveillance des marges, notamment celles des plus gros acteurs du marché, demeure une nécessité dans un contexte de très fortes hausses des prix. À titre d'exemple, en Grèce, à partir de la mi-mars et jusqu'au 30 juin, les grossistes ne pouvaient pas appliquer une marge supérieure à 0,05 euro par litre par rapport au prix d'approvisionnement auprès des raffineries. Les stations-service ne pouvaient pas appliquer une marge supérieure à 0,12 euro par litre à la pompe par rapport au prix auquel elles achetaient le carburant auprès des grossistes. En cas d'infraction, **les amendes peuvent aller jusqu'à 5 millions d'euros, en fonction de la taille des entreprises.**

**Si ce dispositif n'a pas forcément vocation à être dupliqué en France, il peut être une base de réflexion intéressante, en tant qu'il constitue une alternative ciblée à un surcroît de fiscalité.** Il devra cependant être conçu afin de ne pas contraindre de manière injustifiée les acteurs du marché fragilisés par la crise, et en ciblant au contraire ceux qui bénéficieraient d'un avantage concurrentiel du fait de la crise.

## **LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR**

*(par ordre chronologique)*

### **– Économistes**

M. Étienne Fize, Institut des politiques publiques

M. Sébastien Roux, directeur de programmes des Comptes Nationaux Augmentés à l'INSEE

M. Lionel Wilner, enseignant-chercheur à l'ENSA-CREST

### **– Conseil des prélèvements obligatoires**

M. Patrick Lefas, vice-président

M. Guilhem Blondy, secrétaire général

### **– Association des indépendants du pétrole (AIP)**

M. Yves Dujardin, directeur AVIA France

### **– Fédération française des pétroliers indépendants (FFPI)**

M. Hakim Britel, président

### **– Union des importateurs indépendants pétroliers (UIP) \***

M. Hervé Mantoux, président

M. Frédéric Geney, responsable affaires publiques

**– Union française de l'industrie pétrolière énergies et mobilités (UFIP-EM) \***

M. Philippe Casbas, président

M Bruno Ageorges, directeur des relations institutionnelles et des affaires juridiques

**– Observatoire français des conjonctures économiques (OFCE)**

M. Xavier Timbeau, directeur principal

**– UFC-Que choisir \***

Mme Lucile Buisson, chargée de mission Environnement et Transport

M. Grégory Caret, directeur de l'Observatoire de la consommation

**– Consommation, logement et cadre de vie (CLCV) \***

M. Éric Adachowsky, président

M. Ibtiham Mozher, analyste socio-économique

**– Direction générale des finances publiques (DGFIP)**

M Brice Fabre, chef du pôle soutien à la gestion fiscale, adjoint à la cheffe du Département des études et statistiques fiscales (DESF)

**– Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)**

M. Jean-Baptiste Boyer, chef du bureau de la fiscalité des énergies et des marchés des produits pétroliers

**– Direction générale du Trésor (DGT)**

M. David Berthier, sous-directeur adjoint Finances publiques (FIPU) au Service des finances publiques et des politiques sociales (SSOFIA)

M. Sofien Abdallah, conseiller parlementaire et relations institutionnelles

**– Direction de la législation fiscale**

M. Laurent Martel, directeur de la législation fiscale

M. Sébastien Catz, chef du bureau des chiffrages et études statistiques

**– Ambassade d’Espagne en France**

M. Luis Jones Rodriguez, conseiller financier

**– Service économique régional d’Athènes**

M. Fabien Bertho, chef adjoint du service économique régional (SER) et conseiller financier

M. Yannick Haronis, chef du pôle économie et finances

Mme Anne-Marie Fanouraki, attachée sectorielle pour le secteur bancaire, les investissements et l’énergie

M. Sofien Abdallah, conseiller parlementaire et relations institutionnelles de la direction générale du Trésor

**– Service économique régional de Madrid**

M. Cyril Forget, chef du SER, conseiller économique

M. Olivier Delteil, conseiller développement durable

Mme Mélanie Thoinet, cheffe adjointe du SER et cheffe de pôle économie et finances

M. Alexander Maranon, attaché sectoriel pour la macroéconomie, les finances publiques et les politiques sectorielles

M. Sofien Abdallah, conseiller parlementaire et relations institutionnelles de la direction générale du Trésor

– **Mobilians \***

Mme Dorothée Dayraut-Jullian, directrice des affaires publiques et de la communication

M. Francis Pousse, président de la branche stations-services

Mme Laure Méjean, chargée des métiers stations-services et centres de lavage

M. Louis Chevalier, chargé des affaires publiques

\*

\* \*

*\* Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique*