N° 3471

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 10 novembre 2026.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, SUR LA PROPOSITION DE LOI *d'***urgence** *visant à* **baisser** *les* **prix** *du* **carburant** *à la* **pompe** *par l'***encadrement** *des* **marges** *des* **raffineurs** *(n° 3269)*

PAR MME MÉLANIE THOMIN

Députée

Voir le numéro : **3269.**

SOMMAIRE

—

Pages

INTRODUCTION 5

I. UNE HAUSSE BRUTALE DES PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS QUI RÉSULTE D'ABORD DU CONTEXTE GÉOPOLITIQUE 7

II. UNE TENSION SUR LES PRIX ENTRETENUE ET AGGRAVÉE PAR LA HAUSSE HISTORIQUE DES MARGES DE RAFFINAGE 8

III. UNE ACTION LIMITÉE DU GOUVERNEMENT QUI N'AGIT PAS SUR LES MÉCANISMES DE FORMATION DES PRIX 11

COMMENTAIRE DES ARTICLES 13

Article 1er : (Titre VIII [nouveau] du livre VI du code de l'énergie) : Encadrement des marges de raffinage et de distribution des produits pétroliers 13

Article 2 : Gage financier 22

EXAMEN EN COMMISSION 23

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES 43

INTRODUCTION

Depuis le déclenchement du conflit au Moyen-Orient, le 28 février 2026, la France connaît une hausse exceptionnelle des prix des carburants, dont les conséquences pèsent lourdement sur le pouvoir d'achat des ménages et l'activité économique. Cette situation frappe particulièrement les habitants des territoires ruraux et périurbains, pour lesquels l'utilisation de la voiture demeure souvent indispensable. Dans le Cantal, Madeleine, auxiliaire de vie, parcourt ainsi jusqu'à 500 kilomètres par semaine avec son véhicule personnel pour se rendre auprès des personnes qu'elle accompagne. La hausse des prix des carburants lui coûte désormais 140 euros supplémentaires par mois et la contraint à renoncer à certains déplacements familiaux [(1)]. Alors que les grandes compagnies pétrolières enregistrent des bénéfices exceptionnels, les mesures prises par le Gouvernement restent insuffisantes pour répondre à l'urgence sociale et enrayer la hausse des prix à la pompe.

La présente proposition de loi entend apporter une réponse à cette situation en **agissant directement sur les mécanismes de formation des prix des carburants, par un encadrement des marges de raffinage et de distribution**. Elle vise ainsi à protéger le pouvoir d'achat des consommateurs sans faire reposer exclusivement sur les finances publiques le coût des mesures de soutien.

Elle s'inscrit dans le prolongement de la mission flash sur les causes et les conséquences pour l'économie française de la hausse des prix des produits pétroliers, conduits par Mme Aurélie Trouvé et M. Henri Alfandari, que votre rapporteure tient à remercier pour la qualité de leurs travaux. Leurs conclusions, notamment sur le rôle de la hausse exceptionnelle des marges de raffinage dans le renchérissement des carburants, ont largement nourri le présent rapport. Bien que la proposition de loi ait été déposée le 6 octobre 2026, avant la présentation des conclusions de cette mission flash le 3 novembre, elle rejoint pleinement la recommandation formulée par la corapporteure de la mission, Mme Aurélie Trouvé, en faveur d'un encadrement des marges des raffineurs, dont elle entend assurer la traduction législative.

(1) France 3 Auvergne-Rhône-Alpes, reportage de Solenne Barlot, 28 septembre 2026.

I. UNE HAUSSE BRUTALE DES PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS QUI RÉSULTE D'ABORD DU CONTEXTE GÉOPOLITIQUE

Depuis le déclenchement du conflit au Moyen-Orient, le 28 février 2026, les prix des produits pétroliers ont connu une augmentation exceptionnelle. En France, **le prix moyen du gazole est passé de 1,70 euro le litre en février à 2,40 euros en septembre 2026**, soit une hausse de 70 centimes. Sur la même période, celui du SP95-E10 a progressé de 1,71 à 2,15 euros le litre. Cette augmentation pèse particulièrement sur les ménages qui dépendent de leur voiture pour travailler et sur les entreprises dont l'activité repose sur l'utilisation de carburants pétroliers.

Cette crise trouve son origine dans les perturbations majeures provoquées par le conflit opposant les États-Unis et Israël à l'Iran. Les frappes engagées le 28 février 2026, puis leur extension aux infrastructures énergétiques des pays du Golfe, ont entraîné une quasi-interruption du trafic maritime dans le détroit d'Ormuz, par lequel transitaient auparavant environ 20 millions de barils par jour de pétrole brut et de produits pétroliers, soit le quart du commerce maritime mondial de pétrole. L'Agence internationale de l'énergie (AIE) considère cette contraction comme la plus importante jamais enregistrée sur le marché pétrolier, devant les chocs de 1973 et de 1979.

La réduction de l'offre s'est immédiatement traduite par une envolée des cours internationaux. Le prix du Brent, principale référence du marché européen, est passé de 72,5 dollars le baril le 27 février à 118,4 dollars le 31 mars 2026, avant de dépasser ponctuellement 125 dollars au mois d'avril. Une première détente est intervenue au début de l'été, à la faveur de négociations diplomatiques, mais la reprise des hostilités a entraîné une nouvelle augmentation des cours à partir du mois de juillet.

La crise s'est ensuite progressivement déplacée du pétrole brut vers les produits raffinés, particulièrement le gazole et le kérosène. Plusieurs raffineries situées dans les pays du Golfe ont subi des dommages importants, tandis que la fermeture du détroit d'Ormuz a fortement réduit leurs capacités d'exportation. Ces difficultés ont été aggravées par les attaques contre les installations de raffinage russes et par les restrictions imposées aux exportations de gazole de ce pays.

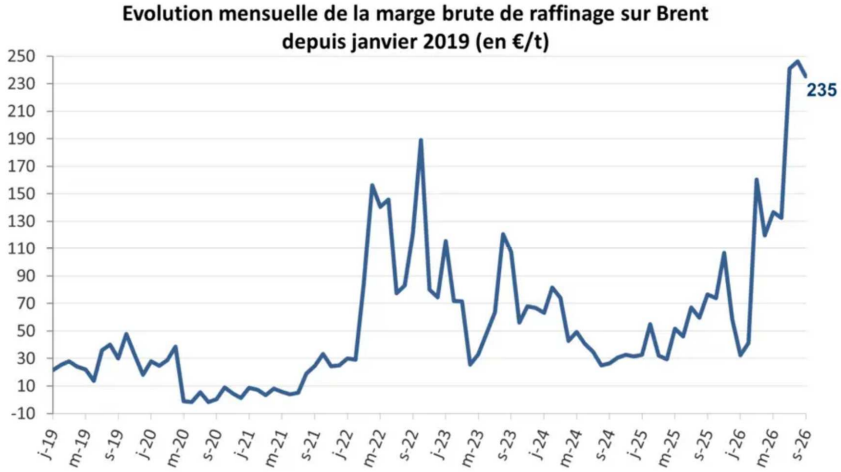
La France est particulièrement exposée à ces perturbations. **Alors qu'elle est exportatrice nette d'essence, elle importe environ 50 % du gazole et 70 % du kérosène qu'elle consomme**. Avant le déclenchement du conflit, le Moyen-Orient représentait environ un quart de ses importations de gazole et 61 % de ses importations de carburéacteur. Cette dépendance a été accentuée par la réduction de plus de 40 % des capacités françaises de raffinage depuis 2000, avec la fermeture notamment de six raffineries métropolitaines.

Pour autant, le choc initial n'a pas provoqué de pénurie généralisée sur le territoire national. Les flux de pétrole brut ont repris et les opérateurs ont réorganisé leurs circuits d'approvisionnement. Comme l'ont montré les rapporteurs Aurélie Trouvé et Henri Alfandari dans leur mission flash [1], les besoins du marché français continuent d'être satisfaits, malgré des tensions persistantes sur certains produits raffinés.

II. UNE TENSION SUR LES PRIX ENTRETENUE ET AGGRAVÉE PAR LA HAUSSE HISTORIQUE DES MARGES DE RAFFINAGE

Si les tensions géopolitiques expliquent le déclenchement de la crise, elles ne suffisent pas à rendre compte de l'ampleur et de la persistance de la hausse des prix des carburants. **Les travaux conduits dans le cadre de leur mission flash précitée par les rapporteurs Aurélie Trouvé et Henri Alfandari ont permis de mettre en évidence le rôle déterminant de la hausse exceptionnelle des marges brutes de raffinage dans le renchérissement des carburants**.

L'indicateur de marge brute de raffinage [2], publié par la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), **est passé de 30 euros par tonne en janvier 2026 à 235 euros en septembre, soit une multiplication par près de huit en huit mois.** À titre de comparaison, cet indicateur s'établissait à 57 euros par tonne en moyenne en 2025. L'augmentation a été particulièrement marquée pour le gazole : lors de la semaine du 4 septembre, l'écart entre sa cotation internationale et celle du Brent a atteint 674 dollars par tonne, un niveau historique.



Source : DGEC

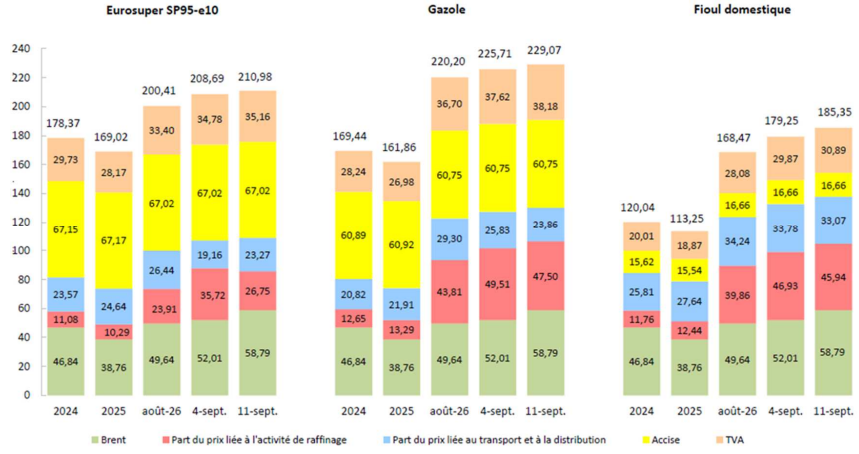
(1) Assemblée nationale, mission flash de la commission des affaires économiques sur les causes et les conséquences pour l'économie française de l'augmentation des prix des produits pétroliers, M. Henri Alfandari et Mme Aurélie Trouvé, 3 novembre 2026.

(2) Il mesure l'écart entre le prix du pétrole brut et celui des produits raffinés.

Les données de l'IFP Énergies Nouvelles confirment ce constat de rente exceptionnelle. La marge brute d'une raffinerie type d'Europe du Nord-Ouest s'établit à 36 dollars par baril – soit un niveau record – contre 9,30 dollars en moyenne en 2025. Le point mort historique du raffinage, qui correspond à la couverture des coûts opératoires fixes, étant d'environ 3 dollars par baril, les marges actuelles en représentent plus de dix fois le niveau.

Cette envolée se retrouve directement dans le prix payé à la pompe par le consommateur. D'après la décomposition établie par la DGEC, la part du prix du litre de gazole liée à l'activité de raffinage s'élevait en moyenne à 13,3 centimes en 2025 contre 47,5 centimes en septembre 2026. Sur les 67 centimes de hausse du prix du gazole entre ces deux références, 34 centimes proviennent du raffinage et 20 centimes du brut.

DÉCOMPOSITION DE LA HAUSSE DES PRIX DES PRODUITS RAFFINÉS



Source : DGEC

Il convient de préciser que ces indicateurs de marge brute ne correspondent pas aux bénéfices nets effectivement réalisés par les raffineries. Ils reposent sur des cotations de marché et ne tiennent pas compte de l'ensemble des coûts supportés par chaque installation. Ils traduisent néanmoins des conditions économiques exceptionnellement favorables pour les opérateurs capables de transformer et de commercialiser des produits pétroliers à des prix très supérieurs à ceux du brut.

Les résultats financiers de TotalEnergies illustrent l'ampleur des bénéfices réalisés par les grandes compagnies pétrolières dans ce contexte. Au troisième trimestre 2026, le groupe a enregistré un résultat net ajusté de 9,1 milliards de dollars, contre 4 milliards un an auparavant.

Le groupe présente lui-même ce trimestre comme marqué par des « marges de raffinage à des niveaux historiques [1]. Le résultat opérationnel net ajusté de sa branche Raffinage-Chimie, qui intègre les activités de négoce pétrolier, a atteint 3,6 milliards de dollars sur ce seul trimestre, contre 687 millions au troisième trimestre 2025, soit une multiplication par plus de cinq. L'indicateur de marge européenne de raffinage publié par le groupe est passé de 8,4 à 33,2 dollars par baril sur la même période [2].

Ces résultats sont d'autant plus frappants qu'ils s'accompagnent d'une rémunération importante des actionnaires. TotalEnergies a notamment annoncé 2,5 milliards de dollars de rachats d'actions au quatrième trimestre 2026. Pour votre rapporteure, il est difficilement acceptable que la crise énergétique permette à une grande compagnie pétrolière de dégager de tels bénéfices, alors que des millions de ménages subissent une perte importante de pouvoir d'achat.

Comme l'ont montré les co-rapporteurs de la mission flash sur les causes et les conséquences pour l'économie française de l'augmentation des prix des produits pétroliers, **l'appréciation des profits effectivement réalisés sur le territoire français demeure entravée par l'opacité des grands groupes pétroliers intégrés**. Présent de la production de brut jusqu'à la station-service, TotalEnergies organise ses flux entre des sociétés établies dans plusieurs pays. Ses activités de négoce, conduites depuis Genève, Singapour et Houston, dégagent habituellement une marge d'environ 2 milliards de dollars par an, et leurs résultats sont fondus dans ceux du secteur Raffinage-Chimie. Les prix de cession internes déterminent l'entité et le pays où la marge est comptabilisée, sans que les comptes des seules sociétés françaises permettent d'en retracer l'origine.

Cette opacité est particulièrement préoccupante dans un secteur où quelques entreprises concentrent une part importante de la production et de l'approvisionnement national. Elle empêche les pouvoirs publics de connaître précisément la répartition des profits réalisés sur les carburants consommés en France et complique toute appréciation de la contribution des différents acteurs à la hausse des prix.

Les travaux de la mission flash ont, à l'inverse, montré que les marges de distribution étaient globalement restées contenues. Selon l'IFPEN, la composante regroupant les coûts logistiques, les obligations réglementaires et la distribution n'a augmenté que de 0,3 centime par litre pour le gazole entre le 27 février et le 25 septembre 2026. L'essentiel du renchérissement s'est donc concentré en amont de la distribution.

---

(1) « TotalEnergies engrange un bénéfice net record au 3T avec l'envolée des hydrocarbures *», dépêche AFP, 29 octobre 2026.*

(2) TotalEnergies, Information financière du troisième trimestre 2026, communiqué du 29 octobre 2026.

III. UNE ACTION LIMITÉE DU GOUVERNEMENT QUI N'AGIT PAS SUR LES MÉCANISMES DE FORMATION DES PRIX

Face à cette crise, **le Gouvernement a principalement privilégié des mesures de soutien ciblées sur certaines catégories de ménages et de professionnels**, sans engager de véritable intervention sur les marges réalisées en amont de la distribution.

Une indemnité carburant de 100 euros a été mise en place pour les travailleurs utilisant intensivement leur véhicule personnel, initialement réservée aux ménages appartenant aux cinq premiers déciles de revenus. Elle a été reconduite pour les trois derniers mois de l'année 2026, avec un second versement de 100 euros, et élargie aux sept premiers déciles. Des aides spécifiques ont également été accordées aux secteurs particulièrement exposés, notamment la pêche, l'agriculture, le transport routier et le bâtiment et les travaux publics.

Ces dispositifs n'ont toutefois apporté qu'une réponse partielle aux difficultés rencontrées par les ménages et les entreprises. Leur portée a notamment été limitée par la complexité des démarches et par un taux de recours insuffisant. Au 23 juin 2026, seulement 1,05 million de demandes d'indemnité carburant avaient été enregistrées. À la mi-octobre, seulement 1,6 million de personnes ont bénéficié du premier dispositif, pour près de 2,9 millions de travailleurs potentiellement éligibles. Environ 45 % des bénéficiaires potentiels n'ont donc rien perçu. Les aides sectorielles ont également souffert de retards importants. Dans le secteur de la pêche, le guichet destiné à indemniser les surcoûts de carburant supportés entre juin et août n'a ainsi ouvert que le 23 septembre dernier.

Au-delà de ces difficultés, le choix de dispositifs financés par la puissance publique pose la question de la répartition de l'effort face à la crise. Alors que les grandes compagnies pétrolières enregistrent des bénéfices exceptionnels, les aides publiques font principalement reposer la compensation des hausses de prix sur les finances publiques. Elles ne réduisent pas les marges réalisées par les acteurs de la filière et ne permettent pas de maîtriser durablement les prix des carburants.

Le Gouvernement a également décidé de mobiliser les stocks stratégiques pétroliers. Après une première opération engagée au printemps dans le cadre de la libération coordonnée de 400 millions de barils décidée par l'Agence internationale de l'énergie, il a annoncé, le 7 octobre 2026, la mise sur le marché de 10 millions de barils supplémentaires de gazole. Cette opération, mise en œuvre à compter du 1er novembre, consiste à céder aux opérateurs des volumes issus des stocks de sécurité à leur coût historique d'acquisition, inférieur aux cours actuels. Elle doit permettre, selon les estimations gouvernementales, une diminution du prix du gazole de l'ordre de 12 à 18 centimes par litre pendant trois mois. Les textes réglementaires imposent la répercussion intégrale de l'avantage financier jusqu'au consommateur final.

Si cette mesure peut apporter un soulagement immédiat aux consommateurs, elle demeure temporaire et repose sur la mobilisation de réserves initialement constituées pour garantir la sécurité des approvisionnements. Surtout, elle laisse inchangés les mécanismes de formation des prix sur les marchés pétroliers et ne remet pas en cause les niveaux exceptionnels atteints par les marges brutes de raffinage. La rapporteure considère que cette intervention ponctuelle ne saurait tenir lieu de politique durable d'encadrement des prix.

L'ampleur de la crise appelle une intervention plus directe de la puissance publique. Les résultats des grandes compagnies pétrolières montrent que des profits considérables peuvent être réalisés pendant que les consommateurs subissent des hausses de prix sans précédent. La rapporteure estime qu'il appartient à l'État d'empêcher que les tensions internationales se traduisent par la constitution de rentes exceptionnelles au détriment du pouvoir d'achat. C'est l'objectif poursuivi par la présente proposition de loi, qui vise à encadrer les marges réalisées sur les carburants afin d'en limiter directement le prix pour les consommateurs.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er

(Titre VIII [nouveau] du livre VI du code de l'énergie) :

Encadrement des marges de raffinage et de distribution des produits pétroliers

Article adopté par la commission avec modifications

L'article 1er de la proposition de loi prévoit de créer au sein du code de l'énergie un mécanisme de fixation et d'encadrement des marges de raffinage et de distribution des entreprises intervenant sur le marché pétrolier français, assorti d'une procédure de contrôle et de sanction pour en garantir l'effectivité.

I. L'ÉTAT DU DROIT : DES INSTRUMENTS D'INTERVENTION SUR LES PRIX EXISTANTS MAIS INSUFFISAMMENT MOBILISÉS

A. DES POSSIBILITÉS D'ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE DES PRIX INSUFFISAMMENT EXPLOITÉES FACE À LA CRISE PÉTROLIÈRE

Le droit français permet déjà aux pouvoirs publics d'intervenir sur la formation des prix lorsque les circonstances économiques le justifient. Si l'article L. 410-2 du code de commerce pose le principe de la libre détermination des prix par le jeu de la concurrence, il prévoit néanmoins plusieurs dérogations.

Son deuxième alinéa autorise le Gouvernement à réglementer les prix, par décret en Conseil d'État pris après consultation de l'Autorité de la concurrence, dans les secteurs où la concurrence est limitée en raison de situations de monopole, de difficultés durables d'approvisionnement ou de dispositions législatives ou réglementaires.

Son troisième alinéa permet également d'adopter, par décret en Conseil d'État et après consultation du Conseil national de la consommation, des mesures temporaires contre les hausses ou les baisses excessives de prix, notamment en situation de crise ou de circonstances exceptionnelles. La durée de ces mesures ne peut excéder six mois.

Cette faculté d'intervention a déjà été utilisée pour encadrer les prix des carburants sur le territoire métropolitain.

À la suite de la guerre du Golfe et de l'envolée des cours pétroliers, le Gouvernement de Michel Rocard avait adopté le décret n° 90-701 du 8 août 1990 relatif aux prix de vente des produits pétroliers. Ce texte fixait des prix maximaux de vente au détail pour les essences, le gazole et le fioul domestique. Leur calcul reposait sur les cotations internationales des produits raffinés sur le marché de Rotterdam, auxquelles s'ajoutaient des marges forfaitaires de distribution, modulées en fonction des zones géographiques. La marge retenue pour le gazole était ainsi fixée à 42 centimes de franc par litre. Initialement applicable jusqu'au 15 septembre 1990, ce dispositif avait pour objectif d'éviter que les compagnies pétrolières et les distributeurs ne profitent du renchérissement du brut pour augmenter leurs marges. Votre rapporteure considère que le Gouvernement aurait pu recourir à ces mêmes dispositions pour limiter la hausse des prix des carburants depuis le déclenchement du conflit au Moyen-Orient, plutôt que de s'en remettre aux seuls mécanismes du marché.

Plus récemment, le Gouvernement a envisagé de recourir à ses pouvoirs de réglementation pour encadrer les marges des distributeurs de carburants. Au printemps 2026, un projet de décret en Conseil d'État a été préparé et soumis au Conseil national de la consommation. Il prévoyait de limiter les marges des distributeurs à leur niveau d'avant-crise, tout en tenant compte des variations des cotations des produits raffinés et des coûts de transport. Lors du compte rendu du Conseil des ministres du 15 avril 2026, la ministre chargée de l'énergie, Maud Bregeon, a confirmé l'existence de ce projet, tout en précisant qu'aucune décision n'avait encore été prise [(1)].

Ce projet n'a finalement pas débouché sur une réglementation des marges. Le Gouvernement a privilégié la concertation avec les distributeurs et la publication hebdomadaire d'indicateurs de marges brutes de transport-distribution. Votre rapporteure regrette que cette initiative soit restée sans suite et qu'aucune démarche comparable n'ait été engagée pour encadrer les marges de raffinage, alors même que ces dernières ont atteint des niveaux historiques et que les travaux de la mission flash précitée ont montré que l'essentiel du renchérissement des carburants se concentrait en amont de la distribution.

B. L'ENCADREMENT DES PRIX DES PRODUITS PÉTROLIERS EN OUTRE-MER

Un dispositif permanent de réglementation des prix pétroliers existe dans plusieurs territoires ultramarins. Les articles R. 671-1 à R. 671-5 du code de l'énergie, issus du décret n° 2015-1823 du 30 décembre 2015, organisent la fixation administrative des prix maximaux des produits pétroliers en Guadeloupe, en Guyane et en Martinique. Les préfets déterminent notamment des prix plafonds à la sortie de raffinerie et à l'importation, ainsi que des marges maximales de distribution au stade du gros et du détail.

---

(1) Gouvernement, compte rendu du Conseil des ministres du 15 avril 2026.

Ces plafonds sont établis en tenant compte des cotations internationales, des coûts pertinents et dûment justifiés par les opérateurs et, pour le raffinage, d'une rémunération raisonnable du capital. Les prix sont révisés mensuellement afin de tenir compte de l'évolution des marchés.

Ce dispositif repose sur un encadrement de la rémunération des opérateurs, en particulier de la Société anonyme de la raffinerie des Antilles (SARA), qui assure l'approvisionnement des trois territoires. Le prix maximal à la sortie de raffinerie est calculé à partir des coûts d'approvisionnement en pétrole brut, déterminés sur la base des cotations internationales, auxquels s'ajoutent les coûts justifiés de raffinage et de logistique ainsi qu'une rémunération du capital. Cette dernière est fixée à 9 % des capitaux propres de la SARA. Les marges maximales de distribution sont, quant à elles, établies à partir des coûts supportés par les grossistes et les détaillants. Les opérateurs doivent transmettre à l'administration leurs comptes et les éléments de comptabilité analytique permettant de justifier ces coûts.

Ce précédent montre qu'un encadrement administratif des prix de raffinage et des marges de distribution peut être mis en œuvre en tenant compte des coûts réellement supportés par les entreprises. Il souligne également la nécessité de disposer d'informations comptables suffisamment détaillées pour apprécier les marges et prévenir une rémunération excessive des opérateurs. Si les spécificités des marchés ultramarins ne permettent pas de transposer directement ce régime à la métropole, votre rapporteure considère que ses principes peuvent utilement inspirer une intervention publique sur les marges de raffinage, particulièrement en période de crise.

C. DES MESURES DE RÉGULATION DES PRIX DES CARBURANTS DANS PLUSIEURS ÉTATS EUROPÉENS

Plusieurs États européens ont fait le choix d'intervenir directement sur les prix ou les marges des carburants pour limiter les conséquences de la crise pétrolière de 2026. Les mesures adoptées témoignent de la diversité des instruments de régulation mobilisables.

En République tchèque, le Gouvernement a instauré un plafonnement des marges de distribution au printemps 2026, rétabli à compter du 1er octobre et prolongé jusqu'au 30 novembre. Les prix maximaux de vente au détail sont déterminés quotidiennement à partir de références de prix de gros, auxquelles s'ajoute une marge réglementée de 2,50 couronnes tchèques par litre, soit environ 10 centimes d'euro. Le respect de ces prix maximaux fait l'objet de contrôles administratifs et les manquements peuvent donner lieu à des sanctions financières. Cette réglementation s'accompagne d'une réduction de l'accise sur le gazole, ramenée au minimum autorisé par le droit européen. Le Gouvernement a également présenté en septembre un projet de taxation exceptionnelle des marges de raffinage, prévoyant de prélever 50 % de leur augmentation par rapport au niveau de 2025, pour les années 2026 et 2027.

En Grèce, une réglementation entrée en vigueur en mars 2026 a limité, jusqu'au 30 juin, à 5 centimes par litre la marge appliquée par les grossistes sur les prix d'achat auprès des raffineries et à 12 centimes par litre celle des stations-service.

En Roumanie, une ordonnance d'urgence du 26 mars 2026 a plafonné les marges commerciales de l'essence et du gazole à leur niveau moyen de 2025, y compris au stade du raffinage. Initialement prévue du 1er avril au 30 juin 2026, cette réglementation concerne les entreprises qui produisent, importent ou commercialisent ces carburants. La marge est déterminée à partir des recettes de vente et des coûts d'achat ou de production retracés dans la comptabilité des entreprises.

En Croatie, le Gouvernement réglemente également les prix maximaux de vente des produits pétroliers. Ceux-ci sont actualisés chaque semaine à partir des cotations des carburants sur les marchés internationaux, auxquelles s'ajoutent des primes réglementées et les prélèvements fiscaux. Pour la période du 3 au 9 novembre 2026, les primes maximales étaient fixées à 14,35 centimes par litre pour l'essence et à 10,45 centimes pour le gazole. Les prix à la pompe étaient ainsi plafonnés à respectivement 1,69 euro et 1,89 euro par litre.

L'Autriche a également adopté, en avril 2026, un mécanisme temporaire d'encadrement des marges liées à la crise. Celui-ci repose sur une limitation des hausses de prix qui ne seraient pas justifiées par l'évolution des cotations internationales. Il s'accompagne d'une réduction de la fiscalité sur les carburants. Prolongé jusqu'au 30 novembre 2026, le dispositif prévoit désormais une limitation des marges de 3,5 centimes par litre pour les entreprises concernées.

En Pologne, le Gouvernement a instauré des prix maximaux de vente au détail, reconduit du 3 octobre au 31 décembre 2026. Les plafonds sont fixés quotidiennement par le ministre chargé de l'énergie et s'imposent à l'ensemble des stations-service. Ce mécanisme s'accompagne d'une réduction de la TVA et des accises. Le Parlement polonais a également adopté une taxe temporaire de 60 % sur les profits exceptionnels réalisés par les entreprises pétrolières, destinée à contribuer au financement de ces mesures.

La Hongrie a, pour sa part, plafonné temporairement les prix à la pompe entre le 10 mars et le 27 juin 2026, à hauteur de 595 forints par litre pour l'essence et de 615 forints pour le gazole. Cette réglementation s'est accompagnée d'une réduction des accises sur les carburants et de la mobilisation d'une partie des réserves stratégiques, afin de préserver l'approvisionnement du marché national. Le plafonnement a été levé le 27 juin 2026, tandis que les allègements fiscaux ont été maintenus. En octobre, les prix moyens avaient de nouveau augmenté pour atteindre 641 forints par litre pour l'essence et 711 forints pour le gazole

Enfin, **le Portugal** dispose, depuis 2021, d'un cadre législatif autorisant un encadrement temporaire des marges à différents stades de la chaîne pétrolière.

La loi n° 69-A/2021 du 21 octobre 2021 permet au Gouvernement de fixer des marges maximales pour les carburants routiers et le gaz de pétrole liquéfié (GPL) en bouteille, sur proposition de l'autorité de régulation des services énergétiques (ERSE) et après consultation de l'autorité de la concurrence. Ce mécanisme a été appliqué pour la première fois entre août et octobre 2022 au GPL en bouteille, dont les prix maximaux ont été calculés à partir des coûts de référence et des marges autorisées. Il n'a en revanche jamais été mobilisé pour l'essence et le gazole routiers.

Ces précédents montrent que **plusieurs États européens ont estimé nécessaire de limiter la libre formation des prix des carburants dans les circonstances exceptionnelles actuelles**. Ils confortent, pour votre rapporteure, la pertinence d'une intervention publique visant à limiter les marges excessives, tout en tenant compte des coûts supportés par les opérateurs.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ : UN ENCADREMENT DES MARGES DE RAFFINAGE ET DE DISTRIBUTION POUR LIMITER LA HAUSSE DES PRIX DES CARBURANTS

L'article premier de la proposition de loi vise à instaurer un mécanisme d'encadrement des marges réalisées dans les activités de raffinage et de distribution des produits pétroliers. Il complète à cette fin le livre VI du code de l'énergie par un nouveau titre VIII, composé de trois chapitres, relatifs respectivement aux marges de raffinage, aux marges de distribution et aux modalités de contrôle et de sanction.

A. UN ENCADREMENT DES MARGES DE RAFFINAGE FONDÉ SUR LES COTATIONS INTERNATIONALES

Le chapitre Ier prévoit un dispositif d'encadrement des marges de raffinage en plafonnant les prix de vente des produits raffinés aux distributeurs. Les articles L. 672-1 à L. 672-5 proposés définissent un prix maximal correspondant à la moyenne des cotations internationales des produits concernés sur le marché de Rotterdam, publiées par l'agence Platts, majorée d'une marge forfaitaire de raffinage.

Cette marge est fixée à 9,6 centimes d'euro par litre pour les supercarburants sans plomb et à 12,4 centimes d'euro par litre pour le gazole **et le fioul**. Le texte précise également les modalités de calcul du prix de référence, en retenant les cotations observées au cours des huit jours précédant la vente et, le cas échéant, les taux de change publiés par la Banque centrale européenne.

Ce dispositif entend limiter les marges susceptibles d'être réalisées par les raffineurs lorsque les prix des produits raffinés augmentent fortement sur les marchés internationaux. Sa rédaction initiale présente toutefois une difficulté méthodologique importante.

Les cotations Platts retenues portent sur des produits déjà raffinés et intègrent donc une composante correspondant à l'activité de raffinage. Leur ajouter une marge supplémentaire ne permet pas d'encadrer correctement cette dernière.

Votre rapporteure estime dès lors préférable de retenir comme référence le coût d'acquisition du pétrole brut, apprécié au regard des cotations internationales, auquel serait ajoutée une marge maximale de raffinage. Elle considère également que la fixation du niveau des marges et des modalités de calcul doit être renvoyée au pouvoir réglementaire, afin de permettre une adaptation du dispositif à l'évolution des coûts et des conditions de marché, sans nécessiter une modification de la loi.

B. UN PLAFONNEMENT COMPLÉMENTAIRE DES MARGES DE DISTRIBUTION POUR GARANTIR LA RÉPERCUSSION DE LA BAISSE DES PRIX À LA POMPE

Le chapitre II complète ce mécanisme par un encadrement des prix de vente au détail, afin de garantir la répercussion de la baisse des prix de gros sur les prix à la pompe et d'éviter que les groupes pétroliers intégrés ne puissent contourner le plafonnement des marges de raffinage en reportant leurs profits sur leurs activités de distribution.

L'article L. 672-6 proposé prévoit que le prix maximal hors taxes de l'essence, du gazole et du fioul domestique correspond à la plus faible de deux valeurs : la cotation internationale du produit majorée d'une marge de distribution ou son prix d'achat effectif majoré de cette même marge.

L'article L. 672-8 fixe cette marge à 15 centimes d'euro par litre pour l'essence et le gazole. Pour le fioul domestique, elle varie de 12 à 17 centimes selon les volumes commercialisés. Le texte prévoit également la prise en compte, dans des conditions définies par décret, des coûts de transport et de stockage, ainsi que des charges résultant des obligations d'incorporation de biocarburants et des certificats d'économies d'énergie.

Le texte initial appelle néanmoins plusieurs adaptations. La marge uniforme de 15 centimes ne tient pas suffisamment compte des différences de coûts entre les réseaux de distribution, notamment pour les stations indépendantes ou situées dans des territoires isolés. Votre rapporteure considère dès lors nécessaire de prévoir un dispositif plus souple, permettant d'adapter les marges maximales aux coûts effectivement supportés par les opérateurs et à l'évolution des conditions économiques. Elle souhaite également simplifier la formule de calcul des prix plafonds, afin d'en améliorer la lisibilité et de faciliter son application et son contrôle.

Les simulations réalisées par la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) à la demande de votre rapporteure permettent de mesurer les effets théoriques de l'encadrement des marges prévu par la proposition de loi.

En appliquant aux conditions de marché d'octobre 2026 une marge maximale de raffinage de 9,6 centimes par litre pour les essences et de 12,4 centimes pour le gazole et le fioul domestique, ainsi qu'une marge de transport-distribution de 15 centimes par litre, **le prix du gazole aurait été ramené à 1,89 euro par litre, contre 2,35 euros constatés en moyenne, soit une diminution d'environ 46 centimes**. L'essence SP95-E10 aurait atteint 1,93 euro par litre, contre 2,13 euros, et l'essence SP95-E5 et le SP98 environ 1,96 euro. Pour le fioul domestique, le prix simulé ressort à 1,36 euro par litre, contre 1,93 euro. Ces estimations illustrent l'ampleur de la baisse des prix susceptible de résulter d'un encadrement simultané des marges de raffinage et de distribution.

SIMULATION DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA MESURE SUR LES PRIX D'OCTOBRE 2026

	SP95-E10	**SP95-E5**	**SP98**	**Gazole**	**Fioul**
Cotation du brent	69,6	69,6	69,6	69,6	69,6
Cotation du produit raffiné	84,9	84,9	84,9	110,9	106,2
Marge maximale de raffinage	9,6	9,6	9,6	12,4	12,4
Prix à la sortie raffinerie	**79,2**	**79,2**	**79,2**	**82,0**	**82,0**
Marge maximale de distribution	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
Accise	67,0	69,0	69,0	60,8	16,7
TVA	32,2	32,6	32,6	31,5	22,7
Prix TTC avec encadrement	**193,4**	**195,8**	**195,8**	**189,3**	**136,4**
Prix moyen TTC d'octobre 2026	213,2	220,7	220,2	235,1	193,0
Baisse théorique du prix TTC	**–19,8**	**–24,9**	**–24,4**	**–45,8**	**–56,6**

En centimes d'euros par litre.

Source : DGEC.

C. UN DISPOSITIF SPÉCIFIQUE DE CONTRÔLE ET DE SANCTION

Le chapitre III confie à la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) le contrôle du respect des prix plafonds et impose aux entreprises concernées de lui transmettre les documents comptables et commerciaux nécessaires. En cas de dépassement, il prévoit des pénalités proportionnelles aux montants indûment facturés, dont le taux varie de 130 % à 200 % en fonction de la récidive. Les modalités d'application de ces sanctions sont renvoyées à un décret en Conseil d'État.

Si ce dispositif traduit la volonté d'assurer le respect effectif des plafonds, **il demeure insuffisamment articulé avec les procédures de contrôle et de sanction déjà prévues par le code de commerce. Son caractère dissuasif apparaît également limité**, dans la mesure où les pénalités sont calculées sur les seuls montants indûment facturés, indépendamment de la puissance économique des entreprises concernées. Votre rapporteure estime dès lors préférable de s'appuyer sur les mécanismes de sanction existants, qui permettent notamment de prononcer des sanctions pécuniaires proportionnelles au chiffre d'affaires des entreprises.

D. LES AMÉLIORATIONS PROPOSÉES POUR RENDRE LE DISPOSITIF PLUS SOUPLE ET OPÉRATIONNEL

Si le dispositif prévu, en l'état, par l'article 1er de la proposition de loi répond déjà à l'objectif d'encadrement des marges de raffinage et de distribution, votre rapporteure estime que plusieurs ajustements permettraient encore de l'améliorer pour en garantir la pleine efficacité. Le texte initial inscrit directement dans la loi des marges forfaitaires, des références de cotations et une période de calcul qui ne peuvent évoluer sans intervention du législateur. Cette rigidité paraît peu adaptée à un secteur caractérisé par de fortes variations des prix internationaux et des coûts d'exploitation. En outre, la fixation de paramètres aussi techniques relève davantage du pouvoir réglementaire, conformément à la répartition des compétences prévue par les articles 34 et 37 de la Constitution.

Votre rapporteure vous propose donc de donner une nouvelle rédaction à cet article, afin de conserver le principe d'un encadrement des marges de raffinage et de distribution tout en renforçant les conditions de sa mise en œuvre.

En premier lieu, votre rapporteure estime nécessaire de clarifier les modalités de détermination des prix maximaux. Le nouvel article L. 681-1 du code de l'énergie prévoit que le prix de vente hors taxes à la sortie des raffineries situées sur le territoire national ne peut excéder le coût moyen d'acquisition du pétrole brut utilisé pour la production, frais de transport et d'assurance compris, majoré d'une marge brute maximale de raffinage. Celle-ci doit permettre de couvrir les coûts de transformation pertinents et dûment justifiés ainsi qu'une rémunération raisonnable des capitaux engagés.

Le nouvel article L. 681-2 que la proposition de loi tend à créer au sein du code de l'énergie encadre quant à lui les prix de vente en gros et au détail à partir du coût moyen d'acquisition des produits pétroliers, apprécié au regard des cotations internationales, auquel s'ajoute une marge maximale de distribution. Cette dernière doit notamment tenir compte des coûts réels de transport et de commercialisation, ainsi que des obligations réglementaires applicables aux entreprises.

En deuxième lieu, votre rapporteure vous propose de renvoyer au pouvoir réglementaire la fixation des marges maximales.

Le nouvel article L. 681-3 du code de l'énergie prévoit qu'elles seront déterminées, pour chaque catégorie de produits et chaque stade de commercialisation, par arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie et de l'énergie, selon une méthode définie par décret en Conseil d'État. Celui-ci précisera également les cotations internationales retenues et les périodes de calcul.

Les marges devront être révisées au moins une fois par an, en tenant compte de l'évolution des coûts et des gains de productivité. Une révision supplémentaire pourra intervenir en cas de circonstances exceptionnelles. Cette évolution permettra d'adapter les plafonds aux réalités économiques des différents opérateurs, sans remettre en cause l'objectif de limitation des marges excessives.

Il prévoit expressément que les transactions réalisées entre entreprises appartenant à un même groupe doivent être appréciées dans des conditions comparables à celles qui seraient convenues entre entreprises indépendantes. Cette disposition vise à éviter que les groupes pétroliers intégrés ne puissent contourner les plafonds en organisant des transferts de marges entre leurs différentes filiales.

En dernier lieu, votre rapporteure propose de renforcer les obligations de transparence et rattache le dispositif à un régime de contrôle et de sanction existant. Le nouvel article L. 681-4 impose aux entreprises de transmettre à l'administration les informations comptables et commerciales nécessaires au contrôle du respect des prix plafonds, y compris celles relatives aux transactions intragroupe.

Il prévoit surtout l'application du régime de contrôle et de sanction déjà applicable aux mesures de régulation des prix et des marges prises en application de l'article L. 410-3 du code de commerce dans les territoires ultramarins. Les manquements pourront ainsi être constatés par les agents habilités dans les conditions prévues aux articles L. 450-1 à L. 450-4 du même code, c'est-à-dire ceux de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), et donner lieu à des injonctions et à des sanctions pécuniaires prononcées par l'Autorité de la concurrence, selon les procédures prévues à ses articles L. 462-5, L. 462-6 et L. 464-2. Ce rattachement à un cadre juridique éprouvé vise à renforcer le caractère opérationnel et dissuasif du dispositif.

Cet amendement vise ainsi à rendre le mécanisme d'encadrement des marges plus robuste et opérationnel, afin de limiter la répercussion de marges excessives sur les prix payés par les consommateurs.

III. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LA COMMISSION

Après avoir adopté l'amendement CE6 de rédaction globale de votre rapporteure, Mme Mélanie Thomin, modifié par le sous-amendement CE11 de Mme Aurélie Trouvé, la commission a adopté l'article 1er de la proposition de loi dans cette nouvelle rédaction.

La nouvelle rédaction issue de cet amendement prévoit, comme indiqué précédemment, de clarifier les modalités de détermination des prix maximaux, de renvoyer au pouvoir réglementaire la fixation des marges maximales, ainsi que de

renforcer les obligations de transparence et de rattacher le dispositif à un régime de contrôle et de sanction existant.

Le sous-amendement adopté en commission a complété cette rédaction en prévoyant que le Gouvernement peut imposer, en période de crise, la vente sur le marché national de volumes minimaux de carburants.

*

* *

Article 2
Gage financier

Article adopté par la commission sans modification

L'article 2 prévoit un gage financier, consistant à compenser la diminution des ressources de l'État qui résulterait de l'adoption de la proposition de loi, en créant une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs.

L'article 2 de la proposition de loi a seulement pour objet d'assurer, d'un point de vue procédural, sa **recevabilité financière au regard de l'article 40 de la Constitution**. La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs, prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné, au cours de sa réunion du mardi 10 novembre 2026, la proposition de loi d'urgence visant à baisser les prix du carburant à la pompe par l'encadrement des marges des raffineurs (n° 3269) (Mme Mélanie Thomin, rapporteure).

M. Pascal Lecamp, président. Cette proposition de loi, inscrite en troisième position de la journée réservée au groupe Socialistes du 19 novembre et composée de deux articles – le premier consacré au dispositif, le second au gage financier –, vise à encadrer les prix de vente des produits pétroliers raffinés aux distributeurs ainsi que les prix de vente au détail. Les prix seraient ainsi plafonnés en fonction des cotations internationales des produits pétroliers et de marges de raffinage et de distribution préalablement fixées. Le système serait contrôlé par la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), avec des pénalités financières croissantes en cas de dépassement des plafonds de prix.

La commission n'est saisie que de huit amendements, trois ayant été déclarés irrecevables au titre de l'article 45. Ils concernaient la fiscalité applicable aux produits pétroliers, ainsi que l'assouplissement des possibilités d'exploration et d'exploitation des hydrocarbures nationaux. Indépendamment de leur intérêt, ces questions ne sont pas abordées par les dispositions de la proposition de loi, dont l'objet vous a été rappelé dans une note transmise en amont de son examen.

Mme Mélanie Thomin, rapporteure. « Je prévois de payer un plein à mes enfants pour Noël » : cette phrase vient d'une mère de famille du Finistère, qui m'a écrit. Ses enfants sont en apprentissage et débutent dans la vie active : ils ont besoin de leur voiture pour aller travailler. Cette année, leur cadeau sera donc un plein. Voilà où nous en sommes : en France, en 2026, le carburant est devenu un cadeau de Noël.

Chez moi, dans les Monts d'Arrée, un actif parcourt en moyenne 150 kilomètres par semaine, contre 70 pour un actif de la métropole brestoise. Ces kilomètres, personne ne les a choisis. À Brasparts, Benjamin, 35 ans, a renoncé à son emploi pour un poste à l'usine plus près de son domicile : le coût de ses trajets était devenu trop important. Cette crise rétrécit les vies : elle oblige à renoncer à des déplacements, parfois à un emploi. Et elle frappe d'abord celles et ceux qui n'ont pas d'autre solution que de prendre la voiture.

Fin février, avant la guerre au Moyen-Orient, le litre de gazole valait 1,70 euro. En septembre, il atteignait 2,40 euros : 70 centimes de plus, soit 35 euros supplémentaires pour un plein de 50 litres.

Personne ici ne conteste l'ampleur du choc pétrolier international : la fermeture du détroit d'Ormuz a bouleversé le marché mondial dans des proportions historiques. Mais la guerre n'explique pas tout, comme l'ont montré nos collègues Aurélie Trouvé et Henri Alfandari dans le cadre de leur mission flash sur les causes et les conséquences pour l'économie française de l'augmentation des prix des produits pétroliers. Je me suis largement appuyée sur leurs conclusions pour préparer l'examen de cette proposition de loi.

Les chiffres sont particulièrement éclairants. L'indicateur de marge brute de raffinage suivi par l'administration s'établissait à 30 euros par tonne en janvier ; il atteignait 235 euros en septembre, soit près de huit fois plus. Sur les 67 centimes de hausse du litre de gazole entre la moyenne de 2025 et septembre 2026, 34 proviennent du raffinage, contre 20 pour le pétrole brut. Le raffinage a donc davantage contribué à la hausse du prix du gazole que le renchérissement du pétrole lui-même.

Certes, une marge brute ne se confond pas avec un bénéfice net. Regardons donc les résultats des compagnies pétrolières : au troisième trimestre, TotalEnergies a dégagé 9,1 milliards de dollars de résultat net ajusté, contre 4 milliards un an plus tôt. Dans le raffinage et la pétrochimie, son résultat opérationnel a été multiplié par plus de cinq. Le groupe reconnaît lui-même que les marges de raffinage ont atteint des niveaux historiques.

Face à cette situation, qu'a fait le Gouvernement ? Il a d'abord créé une indemnité carburant de 100 euros, que près d'un travailleur éligible sur deux n'avait toujours pas perçue à la mi-octobre. Puis il a décidé de mobiliser 10 millions de barils de gazole issus de nos stocks stratégiques pour obtenir une baisse temporaire des prix. Mais que fera-t-on dans trois mois si les prix restent aussi élevés ? Les stocks stratégiques ne sont pas éternels, et nous savons que les tensions sur les marchés pétroliers risquent de se prolonger. Nous ne pouvons pas continuer à répondre à un problème qui s'installe avec des mesures provisoires.

Par ailleurs, je suis frappée par l'impuissance du Gouvernement face aux grandes compagnies pétrolières. Il trouve de l'argent public pour compenser les hausses et accepte de puiser dans les réserves stratégiques du pays, mais lorsqu'il s'agit de toucher aux marges des raffineurs, notamment à celles de TotalEnergies, il ne se passe plus rien : le décret préparé au printemps pour encadrer les marges des distributeurs n'a jamais vu le jour, et le Gouvernement n'a rien entrepris sur les marges de raffinage, qui concentrent pourtant l'essentiel de la hausse. J'ai parfois le sentiment que ce gouvernement préfère laisser les Français payer toujours plus cher leur carburant au lieu de prendre le risque de contrarier TotalEnergies.

C'est précisément pour sortir de cette impasse que j'ai déposé cette proposition de loi. Son objectif est d'encadrer les marges de raffinage tout en plafonnant celles de la distribution, pour garantir que les baisses bénéficient réellement aux consommateurs. Le dispositif concernera l'essence, le gazole et le fioul domestique.

J'insiste sur le fait que nous ne cherchons pas à empêcher les entreprises pétrolières de réaliser des profits, mais simplement à revenir à ceux qu'elles percevaient avant la crise. Ces entreprises doivent pouvoir couvrir leurs coûts, investir et rémunérer leurs activités.

Cette proposition de loi n'a pas non plus vocation à remplacer toutes les autres mesures de soutien : elle peut parfaitement se cumuler avec les aides en vigueur. La différence, c'est qu'elle agit directement sur la formation des prix, sans faire reposer le coût de la baisse sur les finances publiques.

Dans sa rédaction initiale, le texte prévoit le plafonnement des marges de raffinage à 9,6 centimes par litre pour l'essence et à 12,4 centimes pour le gazole et le fioul. Les marges de distribution seraient limitées à 15 centimes pour l'essence et le gazole. Selon une simulation de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), ces plafonds auraient permis de ramener le litre de gazole de 2,35 euros à 1,89 euro dans les conditions de marché d'octobre – 46 centimes de moins par litre, soit une économie de 23 euros pour un plein de 50 litres. Et cette baisse bénéficierait directement à tous les consommateurs, sans démarche administrative à accomplir. Il ne s'agit bien sûr que d'une simulation, dont les paramètres devront être adaptés, mais elle montre l'ampleur des marges de manœuvre dont nous disposons.

À ceux qui nous expliquent qu'encadrer les marges serait une atteinte insupportable au fonctionnement du marché, je rappelle qu'en août 1990, face à la flambée des cours du pétrole provoquée par la guerre du Golfe, le gouvernement de Michel Rocard avait plafonné les prix des carburants par décret. En outre, nous réglementons déjà ces derniers en Guadeloupe, en Martinique et en Guyane. Les préfets y fixent des prix maximaux, en tenant compte des coûts supportés par les opérateurs. La raffinerie des Antilles bénéficie notamment d'une rémunération fixée à 9 % de ses capitaux propres.

Depuis le début de la crise, plusieurs de nos voisins européens ont pris des mesures d'encadrement des prix et des marges, comme la Hongrie, la Croatie, la Grèce et la Roumanie, qui est allée jusqu'à réglementer les marges de raffinage.

Les auditions que j'ai menées ont mis en évidence quelques limites dans les modalités d'application du texte initial. La fixation de marges au centime près dans la loi pourrait se révéler trop rigide face aux évolutions des coûts. Il faut aussi prendre en compte les différences entre les opérateurs : une station-service indépendante dans le Centre-Bretagne ne supporte pas les mêmes charges qu'un hypermarché. J'ai donc souhaité améliorer notre proposition pour la rendre plus souple et ainsi garantir son efficacité. C'est le sens de mon amendement de rédaction globale à l'article 1er.

Nous conservons intégralement le principe de l'encadrement des marges de raffinage et de distribution. Pour le raffinage, le prix maximal sera calculé à partir du coût d'acquisition du pétrole brut, via la cotation du Brent, auquel s'ajoutera une

marge permettant de couvrir les coûts de transformation et de garantir une rémunération raisonnable des capitaux engagés.

Pour la distribution, le dispositif reposera sur le coût d'achat des carburants, apprécié notamment au regard des cotations internationales, auquel s'ajoutera une marge tenant compte des coûts réels des opérateurs. Les plafonds seront fixés par arrêté, selon une méthode définie par décret en Conseil d'État, et pourront ainsi être adaptés à l'évolution des marchés.

Nous renforçons également les contrôles, notamment sur les transactions entre les filiales d'un même groupe, car les grandes compagnies pétrolières organisent une partie de leurs activités de négoce depuis Genève ou Singapour.

Cet amendement permet donc de conserver toute l'ambition de la proposition de loi, tout en renforçant les garanties de sa mise en œuvre.

Certains proposent plutôt une baisse de la TVA à 5,5 % sur les carburants pour faire baisser la facture des automobilistes. Une telle mesure coûterait plus de 12 milliards aux finances publiques chaque année. Surtout, pourquoi faudrait-il systématiquement faire payer la collectivité, alors que les marges de raffinage ont été multipliées par huit ? Avec notre proposition, l'effort porte directement sur les marges excessives des opérateurs pétroliers : alors que chaque euro de dépense publique compte, c'est là une différence essentielle.

J'en viens enfin à l'objection principale : encadrer les marges provoquerait une pénurie de carburant. Je prends cet argument au sérieux : la sécurité de nos approvisionnements est essentielle, et nous devons éviter de fragiliser une filière dont dépend encore une grande partie de notre économie. Mais regardons précisément ce que prévoit notre texte.

D'abord, aucune entreprise ne sera contrainte de vendre à perte. Les marges maximales devront couvrir les coûts pertinents et garantir une rémunération raisonnable des capitaux. Selon l'Institut français du pétrole et des énergies nouvelles (IFP Énergies nouvelles), le point mort historique du raffinage se situe autour de 3 dollars par baril pour couvrir les coûts opératoires fixes. La marge brute moyenne, qui était de 9 dollars par baril en 2025, atteint désormais 36 dollars, preuve qu'il existe un espace considérable pour encadrer les marges tout en préservant la rentabilité de nos installations industrielles.

Ensuite, la France continuera à importer des carburants. La moitié du gazole consommé en France provient de l'étranger. Notre amendement tient compte de cette dépendance : les prix maximaux de distribution seront établis à partir des coûts d'acquisition des carburants, en prenant en compte les cotations internationales. Un importateur devra pouvoir couvrir le prix auquel il se fournit.

Reste le risque que certains raffineurs préfèrent vendre leurs produits à l'étranger.

Les raffineries françaises disposent de débouchés nationaux importants et de réseaux de commercialisation établis : dès lors que leur activité demeure rentable, elles ont aussi intérêt à continuer d'approvisionner le marché français.

C'est précisément pour pouvoir réagir à d'éventuelles tensions que l'amendement prévoit des plafonds fixés par voie réglementaire, susceptibles d'être rapidement révisés en cas de circonstances exceptionnelles.

Je trouve d'ailleurs assez paradoxal que le Gouvernement invoque aujourd'hui la sécurité de l'approvisionnement pour justifier son inaction. Depuis 2000, la France a perdu plus de 40 % de ses capacités de raffinage, avec la fermeture de six raffineries, que la liberté de fixation des marges n'a pas permis d'empêcher. Et ce même gouvernement mobilise aujourd'hui nos stocks stratégiques pour tenter de faire baisser temporairement les prix.

Je suis prête à débattre de garanties supplémentaires à apporter à notre dispositif, mais je refuse que la menace d'une pénurie serve à écarter toute possibilité d'encadrer les profits exceptionnels des compagnies pétrolières.

Depuis huit mois, les Français paient toujours plus cher pour se déplacer, et nous leur expliquerions que nous ne pouvons rien faire ? Je ne me résous pas à cette impuissance. Nous avons les moyens d'agir sur les marges, et désormais un dispositif qui tient compte des réalités économiques de la filière.

La hausse des prix du carburant a déjà trop pesé sur la vie des Français. Elle ne doit pas continuer à décider de leur travail ou de leurs déplacements au quotidien. Je vous invite donc à adopter cette proposition de loi, pour que faire le plein cesse d'être une épreuve angoissante pour des millions de familles et pour que, à Noël, dans le Finistère comme ailleurs, les parents puissent offrir autre chose à leurs enfants que 50 litres de gazole.

M. Pascal Lecamp, président. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

Mme Patricia Maussion (Dem). Depuis février, le prix moyen du gazole est passé de 1,70 à 2,40 euros le litre, parfois davantage. Cette flambée inquiète les Français, en particulier ceux qui dépendent de leur voiture au quotidien. Si nous partageons le constat, nos divergences portent sur les remèdes, comme l'ont montré les conclusions de la mission flash de nos collègues Aurélie Trouvé et Henri Alfandari.

Cette proposition de loi vise à encadrer de manière permanente les marges des raffineurs et des distributeurs. Ce serait à nos yeux une erreur. Le Gouvernement peut déjà encadrer temporairement les prix ; on peut lui reprocher de ne pas l'avoir fait jusqu'à présent, mais cela ne justifie pas un encadrement législatif permanent. En outre-mer, où les prix sont plafonnés, le plafond est de fait devenu un plancher.

Votre dispositif pourrait donc se révéler inefficace, voire contre-productif, en empêchant les prix de redescendre après la crise. À l'étranger, la majorité des pays ayant encadré les marges des raffineurs l'ont fait avec des dispositifs temporaires.

Par ailleurs, un tel encadrement ferait aussi courir un risque de pénurie : dans le contexte économique actuel, nous ne pouvons nous le permettre. Nos capacités de raffinage sont précieuses pour notre souveraineté. Il nous semble plus pertinent de taxer les profits une fois réalisés plutôt que d'administrer les prix. C'est pourquoi nous avons voté en faveur de la prolongation de la contribution exceptionnelle sur les bénéfices des grandes entreprises.

Malgré les contraintes budgétaires, des aides ciblées ont été mises en place, notamment pour les grands rouleurs et les secteurs les plus touchés.

Nous plaidons également pour accélérer la transition et l'électrification des usages, véritable enjeu des prochaines années, y compris en ruralité – j'insiste sur ce point.

Pour toutes ces raisons, le groupe Les Démocrates votera contre le texte.

Mme Mélanie Thomin, rapporteure. Vous avez longuement souligné les contraintes de cette proposition de loi, mais vous n'avez proposé aucune solution pour répondre dès maintenant à la crise que subissent nos concitoyens des zones rurales, que nous défendons collectivement. Les aides ciblées actuelles ne sont pas une réponse pertinente à la flambée inédite des carburants, qui dure depuis plus de huit mois. Quant aux marges de l'industrie pétrolière, que mon texte entend encadrer, elles ont connu une augmentation fulgurante : selon les indicateurs que j'ai présentés, elles ont été multipliées par huit.

Vous ne pouvez donc pas réduire notre proposition à ses contraintes. Le texte apporte d'abord une solution à nos concitoyens laissés-pour-compte, contraints à des sacrifices dans leur vie quotidienne. Nous devons prendre nos responsabilités. Vous critiquez le caractère permanent de l'encadrement, mais vous n'avez déposé aucun amendement pour en limiter la durée.

Quant au risque de pénurie, les raffineries françaises disposent de contrats et de débouchés commerciaux établis dans notre pays : réduire leurs marges ne signifie pas nécessairement qu'elles interrompraient leurs ventes en France. C'est un faux argument.

Votre opposition farouche au texte me laisse dubitative, d'autant que vous ne formulez aucune proposition.

M. Alexandre Loubet (RN). Les prix des carburants ont explosé depuis le début de l'année, de près de 40 % pour le gazole et de 25 % pour l'essence. Il en est de même de ceux du fioul domestique, à hauteur de plus de 60 %.

C'est une situation de détresse insoutenable pour les Français, qui appellent à prendre de véritables mesures.

Chère collègue socialiste, vous proposez d'encadrer les marges des raffineurs et des distributeurs. Cette mesure est alléchante au premier abord, mais votre texte est inutile car elle existe déjà dans le droit : le Gouvernement peut déjà encadrer les prix en cas de crise.

Pire : les modalités nouvelles que vous proposez risquent, à terme, de pénaliser les consommateurs. Plutôt que prendre une mesure exceptionnelle et temporaire par décret pour soulager les Français face à la crise, comme le permet la loi et comme l'a fait le gouvernement Rocard en 1990, vous voulez imposer l'encadrement des marges pour une durée illimitée. Votre mesure aura donc, à terme, un effet boomerang sur notre économie, la fixation des marges dans la loi étant trop rigide au regard de l'évolution des coûts.

Le groupe Rassemblement national s'abstiendra, car vous prenez le risque d'exposer les consommateurs à des tensions d'approvisionnement, lesquelles pourraient tirer les prix à la hausse. Votre proposition fragilisera aussi les stations-service de proximité, certaines fermeront dans nos campagnes.

De plus, vous allez durablement réduire les importations de pétrole en France, puisque la distribution sera plus rentable dans les autres pays. Enfin, vous allez décourager les investissements dans notre filière de raffinage et mettre en péril les sept dernières raffineries françaises, alors même que nos capacités ont chuté de plus de 40 % depuis 2009 et que 60 % de la hausse des prix pétroliers depuis le début de l'année sont causés par les tensions sur le raffinage.

Plutôt que d'imposer indéfiniment une restriction des marges des raffineurs et des distributeurs, nous devrions prendre des mesures exceptionnelles à court terme et, à moyen terme, les inciter à investir dans l'emploi et dans la modernisation de nos capacités. Face à la flambée des prix pétroliers, les Français méritent mieux que votre proposition de loi incertaine.

Dès le mois de mars, le Rassemblement national demandait que nos stocks stratégiques servent à faire baisser les factures à la pompe. Il a fallu attendre novembre pour que le Gouvernement vende enfin du gazole de nos réserves à son prix d'acquisition.

Depuis 2021, le Rassemblement national alerte également sur l'urgence de prendre des mesures fortes et concrètes. D'abord, nous appelons à baisser la TVA sur l'énergie, carburants compris, de 20 % à 5,5 %. Ensuite, nous demandons l'annulation des hausses de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) décidées par Édouard Philippe en 2018.

Si ces mesures ne suffisent pas, notre main ne tremblera pas pour prendre, par décret, des mesures exceptionnelles visant à protéger le pouvoir d'achat des

Français face à la crise, comme cela a été fait en 1990 et comme le Gouvernement pourrait peut-être le faire aujourd'hui.

Afin de faire baisser durablement la facture des Français, nous devons réduire les taxes et produire des hydrocarbures sur notre sol, en attendant l'électrification des usages.

Mme Mélanie Thomin, rapporteure. Ma réponse vaudra aussi pour notre collègue du groupe Les Démocrates, qui estime que c'est au Gouvernement d'encadrer les marges des raffineurs. Si tel est le cas, pourquoi, alors même que cette crise dure depuis huit mois, ne l'a-t-il pas fait ?

C'est tout le sens de l'initiative prise par le groupe Socialistes et apparentés : engager ce débat à l'Assemblée nationale, proposer aux députés de prendre position sur l'encadrement des marges, prendre nos responsabilités, comme l'avait fait, par décret, le gouvernement de Michel Rocard lors de la guerre du Golfe. Cette mesure est là pour servir les consommateurs, et elle est d'autant moins dangereuse qu'elle n'est pas complètement figée puisque je proposerai une modulation à travers mon amendement de réécriture.

M. Jean-Luc Fugit (EPR). Les Français paient le prix d'une crise dont ils ne sont pas responsables. La flambée des prix du carburant frappe de plein fouet leur quotidien, leur pouvoir d'achat et notre économie tout entière. Cette crise touche la France comme l'ensemble des pays européens.

Face à cette situation, il faut agir, en prenant des mesures concrètes pour les protéger, sans leur vendre des solutions miracles ni laisser entendre que rien n'a été fait jusqu'à présent. Nous avons agi, par exemple, en 2022, l'État ayant alors investi 70 milliards pour amortir le choc subi par les ménages et les entreprises du fait de la guerre en Ukraine. Cet effort, dont beaucoup ont oublié l'ampleur, a pesé sur nos finances publiques.

Depuis avril, nous avons également débloqué des aides pour les « grands rouleurs », lesquelles ont bénéficié à plus de 5,5 millions de Français, aux professionnels exposés. Par ailleurs, la mobilisation de 10 millions de barils de nos stocks stratégiques de gazole permet d'ores et déjà d'en faire baisser le prix – quand bien même ce n'est pas suffisant –, tout cela sous le contrôle de la DGCCRF. C'est cela aussi, agir concrètement : il ne faut pas l'oublier.

Votre proposition de loi prétend répondre à une crise mondiale par un mécanisme national, comme si nous pouvions, par la loi, faire disparaître la hausse des cours internationaux ou des coûts du raffinage. En revanche, ses conséquences seraient très concrètes : fragiliser nos distributeurs, notamment les stations-service indépendantes rurales ; fragiliser nos entreprises, par exemple TotalEnergies, que vous désignez assez souvent comme le grand coupable, alors même que l'entreprise participe à l'effort en finançant un plafonnement des prix à la pompe pour ses clients français ; fragiliser nos raffineries et nous rendre encore plus dépendants de l'étranger pour nos approvisionnements énergétiques.

En somme, comme toujours, vous fragilisez plutôt nos entreprises, notre industrie et nos emplois et, en fin de compte, c'est notre souveraineté énergétique qui risque d'en pâtir.

Au sein de notre groupe, nous défendons une autre approche : plus de transparence sur les prix ; un encadrement temporaire en cas de dérive avérée des marges ; une contribution européenne sur les bénéfices exceptionnels du raffinage pour soutenir les ménages. Surtout, nous devons réduire notre dépendance aux énergies fossiles. C'est l'ambition que nous portons, avec notre président Gabriel Attal.

Notre vision est la suivante : investir beaucoup plus dans nos capacités de production nucléaire et dans les énergies renouvelables (ENR) pour sortir de notre trop forte dépendance aux énergies fossiles et, ainsi, renforcer la souveraineté énergétique française et européenne. Nous voterons contre votre proposition de loi.

Mme Mélanie Thomin, rapporteure. Je prends bonne note de votre ambition au long cours, après dix ans au pouvoir, de réduire la part des énergies fossiles. Mais comment, dans la situation d'urgence où nous nous trouvons depuis huit mois, en faire le motif d'une opposition à toute mesure en faveur des consommateurs, obligés d'arbitrer entre un plein de courses et un plein d'essence ? Je propose une mesure d'urgence pour répondre à une crise par laquelle certains de nos concitoyens sont tétanisés, angoissés et empêchés dans leur vie quotidienne.

Je pense qu'il y a une confusion, dans vos propos, entre l'augmentation du coût du pétrole brut et l'augmentation des marges de raffinage. Il ne faut pas confondre le contexte géopolitique, qui a fait flamber le cours du pétrole, et l'explosion des marges. Celle-ci est, pour certains opportunistes de crise, une façon de s'en mettre plein les poches dans un contexte géopolitique qui a complètement déstabilisé la situation économique.

Il s'agit de répondre spécifiquement à cette flambée des marges de raffinage. Quant à TotalEnergies, je vous rassure : il ne s'agit pas d'empêcher cette entreprise de travailler, mais d'encadrer ses marges.

Mme Aurélie Trouvé (LFI-NFP). Je salue cette proposition de loi, qui répond à une urgence sociale absolue.

Nous venons de présenter, Henri Alfandari et moi, les conclusions de notre mission flash sur les causes et les conséquences, pour l'économie française, de l'augmentation des prix des produits pétroliers. Pourquoi cette envolée des prix à la pompe, qui étrangle nos concitoyens ? Ce n'est pas un choc de pénurie, c'est un choc de profits.

Depuis le début de l'année, le prix du gazole a augmenté de 67 centimes par litre. Sur ces 67 centimes, 34 proviennent de l'augmentation des marges brutes de raffinage.

Pendant que les automobilistes paient à prix d'or leur essence ou leur gazole, les grandes multinationales du pétrole réalisent des profits absolument exceptionnels. La branche raffinage-chimie de TotalEnergies, par exemple, a multiplié ses résultats mondiaux par cinq.

Ce sont de véritables rentes de guerre, prélevées directement dans les poches des ménages, mais aussi sur les millions de petites entreprises de notre pays. J'ai calculé que le simple retour des raffineurs à leur rentabilité historique moyenne permettrait de réduire les prix de plus de 20 centimes par litre. Et si on bloquait carrément les marges, on pourrait sans problème vendre à 1,70 euro dans les stations de TotalEnergies.

Au lieu de cela, TotalEnergies préfère rémunérer grassement ses actionnaires. Ce sont ainsi 15 milliards de dollars qui, l'an dernier, leur ont été distribués. TotalEnergies a aussi annoncé, toujours pour ses actionnaires, 5 % de hausse des dividendes chaque année jusqu'en 2030 – et pour les salariés, rien du tout.

Face à cela, le Gouvernement refuse obstinément de plafonner les marges et les prix de TotalEnergies et des multinationales. Il s'agenouille. Pourtant, bien d'autres pays ont décidé d'agir et de réguler les marges et les prix. Je le répète : ce n'est pas aux contribuables de payer les super-méga-profits des multinationales, ni par des aides par ailleurs insuffisantes, ni par des baisses de taxes.

Notre groupe, La France insoumise, demande depuis neuf mois le blocage des marges et des prix des carburants. Nous soutenons donc le présent texte, que nous proposons de compléter par une garantie essentielle : obliger les raffineurs à maintenir des volumes suffisants sur le marché français, au cas où ils voudraient, sait-on jamais, détourner leur production vers des marchés étrangers plus rémunérateurs.

Enfin – c'est l'une des conclusions de la mission flash sur lesquelles Henri Alfandari et moi-même nous sommes mis d'accord –, nous devons, à plus long terme, aller beaucoup plus loin, sortir de la dépendance aux hydrocarbures, sortir de la société du pétrole dans laquelle M. Macron et ses gouvernements nous ont trop longtemps enfermés, par le développement des transports collectifs et par des solutions alternatives à la voiture thermique accessibles à toutes et tous. Mais cette transformation ne peut pas servir de prétexte à l'abandon des Français qui n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture.

Mme Mélanie Thomin, rapporteure. Je vous remercie du soutien de votre groupe. Vous avez raison de parler d'une urgence sociale absolue.

Je crois que, dans la situation que nous traversons, nous touchons même, dans nos territoires, à certains intérêts vitaux, dès lors que les gens sont obligés de se priver ou sont placés dans des situations de non-recours.

Ce matin encore, j'ai lu un courrier dans lequel un administré me dit qu'il renonce à se soigner parce que cela coûte trop cher, à cause des déplacements en voiture pour aller à ses rendez-vous médicaux.

Face à cela, on ne peut pas nous opposer l'argument de l'intérêt économique absolu, en disant qu'il ne faut surtout pas toucher aux entreprises. J'ai ainsi lu récemment dans *Les Échos* que le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce, de l'artisanat, du tourisme et du pouvoir d'achat ne souhaite pas, dans le contexte actuel, « embêter Total ».

Ce n'est pas pour cela que je suis élue, ce n'est pas pour cela que je siège à l'Assemblée nationale : je le fais pour trouver des solutions et pour répondre aux urgences du quotidien de nos concitoyens, comme je le propose à travers cette mesure de bon sens.

M. Gérard Leseul (SOC). Madame la rapporteure, je vous remercie d'avoir pris la parole dans le Finistère, aux Monts d'Arrée, pour nous rappeler combien, pour le monde rural, le coût de la mobilité est important.

À la pompe, le seuil d'alerte est franchi depuis longtemps. À la mi-septembre, le litre de gazole a atteint 2,41 euros. Un plein de 50 litres coûte près de 120 euros, soit 34 euros de plus qu'à la fin du mois de février. En sept mois, le litre de gazole a pris près de 70 centimes.

Derrière ces chiffres, il y a des femmes, des hommes qui, dans nos campagnes, parcourent plusieurs dizaines de kilomètres par semaine pour aller travailler, pour conduire les enfants à l'école, pour faire les courses, pour aller chez le médecin – bref, pour accomplir tous les actes de la vie quotidienne. Certains de nos concitoyens en viennent à considérer que le travail ne couvre même plus leurs charges courantes ni leurs frais de déplacement. Ce n'est pas acceptable.

Cette crise frappe d'abord les territoires ruraux, où les transports collectifs sont rares et où les trois quarts des actifs dépendent de leur voiture. Pour les familles qui y vivent, le carburant conditionne l'accès au travail, aux soins, aux services essentiels.

Certes, le contexte international est dégradé – conflit avec l'Iran, blocage du détroit d'Ormuz, guerre en Ukraine. Mais la hausse du brut n'explique pas tout. Sur les 70 centimes de hausse, 29 sont dus au pétrole brut et 30 au raffinage. La marge de raffinage a triplé. L'indicateur de la DGEC est passé de 30 euros par tonne en janvier 2026 à 235 euros en septembre, alors même qu'il s'établissait à 57 euros en moyenne en 2025 : plus de quatre fois plus !

Les pétroliers eux-mêmes annoncent des résultats en forte hausse, portés par ces marges. Nous pouvons même parler d'une explosion des chiffres – TotalEnergies annonce des bénéfices de 7,4 milliards pour le troisième trimestre.

Face à cela, les réponses du Gouvernement ne sont pas à la hauteur. Une aide aux grands rouleurs de 100 euros soumise à un plafond de ressources, à des démarches complexes, à un accès internet : qui peut croire que c'est suffisant ? 100 euros, c'est un plein. Et cette aide, c'est le contribuable qui la finance, pendant que les marges dont nous parlons s'envolent. L'effort pour faire baisser les prix doit être partagé par tous les acteurs de la chaîne.

Avec les collègues du groupe Socialistes et apparentés, nous soutiendrons cette proposition de loi, utile en ce qu'elle invite à plafonner les prix de vente des produits raffinés et les marges de distribution. Nous remercions la rapporteure d'avoir déposé un amendement de réécriture visant à simplifier le dispositif initialement proposé et à le rendre plus immédiatement compréhensible, plus souple et opérationnel, à travers des ajustements réglementaires.

Ce texte n'inclut aucune condition d'accès, n'exige aucun formulaire. Il fait baisser les prix à la pompe en encadrant les marges des raffineurs, pour tous, immédiatement.

Mme Mélanie Thomin, rapporteure. Je vous remercie de vos mots pour le territoire des Monts d'Arrée, durement touché par la hausse du prix des carburants. L'un de mes administrés m'a écrit, il y a quelque temps, pour me dire – je trouve la formule très juste – qu'il n'y a plus de reste à vivre après le plein de gazole. On parle désormais du reste à vivre après le passage à la station essence ! Telle est l'équation que nous devons résoudre. Nous vous proposons de le faire dans le cadre de la niche parlementaire du groupe Socialistes : faire en sorte que l'effort soit partagé entre les multinationales du pétrole et le contribuable, lequel paie la facture et trouve de plus en plus difficile d'avoir à la payer, y compris pour aller travailler et vivre son quotidien.

Mme Christelle Minard (DR). Nous l'avons tous dit et constaté : la hausse des prix des carburants pèse lourdement sur le pouvoir d'achat des Français.

Elle touche particulièrement les habitants de nos territoires ruraux et périurbains, pour lesquels la voiture n'est pas un luxe, mais une nécessité du quotidien pour aller travailler, accompagner leurs enfants à l'école ou accéder aux services. Des millions de Français n'ont pas le choix et doivent prendre leur voiture. Chaque hausse du prix à la pompe est une dépense supplémentaire pour les ménages, dont beaucoup n'ont plus les moyens de faire face.

Face à cette situation, nous souscrivons naturellement à l'objectif de protéger le pouvoir d'achat des Français. Encore faut-il apporter des réponses réellement efficaces. Le plafonnement des marges proposé par ce texte soulève à cet égard plusieurs réserves.

Le prix des carburants dépend de nombreux facteurs : les cours internationaux du pétrole ; les tensions géopolitiques ; les coûts du raffinage et de distribution ; le poids considérable de la fiscalité – c'est précisément sur ce point que nous souhaitons insister.

Prenons un exemple concret. En janvier 2026, le prix moyen du gazole était d'environ 1,65 euro le litre. En septembre, il a atteint 2,34 euros. Cela représente plus de 35 euros supplémentaires pour un plein de 50 litres. Or les taxes, notamment l'accise sur les carburants et la TVA, représentent une part importante du prix payé à la pompe. Ainsi, cette hausse du prix représente près de 6 euros de TVA supplémentaires. Autrement dit, pendant que les automobilistes voient leurs factures augmenter, l'État, lui, perçoit davantage de recettes fiscales. Pour notre groupe, cela n'est pas acceptable. L'État ne peut pas tirer des recettes supplémentaires de la crise pétrolière quand ce sont les Français qui paient.

Nous demandons donc que l'intégralité de ces recettes supplémentaires soit restituée aux Français sous la forme d'une baisse de TVA, dans le respect du cadre juridique applicable. Pour chaque Français, chaque euro compte. C'est donc un enjeu fiscal et un enjeu d'équité territoriale, car ceux qui n'ont pas de solution alternative à la voiture sont les plus pénalisés. Notre priorité doit être de rendre du pouvoir d'achat aux Français, en agissant sur le levier fiscal plutôt qu'en misant sur un encadrement des marges aux effets incertains.

Mme Mélanie Thomin, rapporteure. Je vous rassure : la mesure que je propose ne coûte aucun argent public, et elle n'empêchera pas les raffineurs de travailler ni de réaliser des bénéfices. Je le répète, il ne s'agit que d'encadrer les marges supplémentaires qu'ils ont perçues depuis avril dernier, moyennant une modulation qui dépendra du coût de production.

Votre proposition, qui touche à la TVA, coûterait, elle, de l'argent à l'État ; elle consiste donc à demander au contribuable de mettre lui-même la main à la poche pour faire baisser le prix à la pompe.

Ma proposition n'empêche d'ailleurs pas les autres : elle s'y ajoute, elle en est complémentaire. Il ne faut donc pas considérer qu'elle clôt la réflexion sur la baisse du prix des carburants. J'ajoute – car je vous sais attachés, au sein du groupe Droite républicaine, à la simplification – qu'elle signifierait aussi moins de paperasse administrative puisqu'elle ne nécessite aucune démarche en ligne.

Mme Marie Pochon (EcoS). Les conséquences de la crise au Moyen-Orient et de la hausse du prix du carburant, nous les vivons, par chez moi, au quotidien. Par chez moi, dans la Drôme rurale, 88 % des déplacements sont faits en voiture, pour un temps moyen de trois quarts d'heure chaque jour, et cette durée a augmenté depuis vingt ans.

Par chez moi, ce sont les aides et infirmières à domicile qui galèrent, les artisans et les agriculteurs qui ne peuvent plus répercuter leurs coûts sur les factures, les familles qui ne partent plus en vacances, les rendez-vous médicaux qu'on décale et les sorties qu'on annule. Par chez moi, de Poyols à Félines-sur-Rimandoule en passant par Nyons, comme ailleurs, le prix des carburants a explosé ces derniers mois.

Et cela n'est même pas le fait de la guerre ou de la pénurie : c'est le fait de l'opportunisme, d'opérations de spéculation et de *trading* assumées des majors pétrolières. Au troisième trimestre 2026, le groupe TotalEnergies a dégagé un résultat net ajusté mondial de 9,1 milliards de dollars, contre 4 milliards un an auparavant, et a d'ores et déjà annoncé la hausse des dividendes servis aux actionnaires pour les prochaines années.

On nous parle de TotalEnergies comme d'un fleuron français, mais comment peut-on se satisfaire de fleurons français qui se vantent d'amasser des milliards pendant que leurs compatriotes comptent les euros à chaque passage à la pompe ?

Pendant ce temps, la COP31 s'ouvre sans mettre la sortie des énergies fossiles au centre de la table. Les pétroliers peuvent décidément dormir sur leurs deux oreilles ! Leurs profits continuent de grimper pendant que les engagements climatiques, eux, piétinent.

Face à cette flambée des prix, des réponses existent. Votre proposition de loi en apporte une. En agissant sur la formation des prix pour faire baisser les prix à la pompe, elle encadre les prix de vente des distributeurs, mais aussi et surtout les marges de raffinage, qui ont explosé depuis le début de la crise. Nous saluons ce dispositif, qui tient compte de l'évolution des marchés pétroliers et des coûts d'approvisionnement, et intervient sur l'ensemble de la chaîne de commercialisation des carburants.

Des réponses, nous, écologistes, nous en avons aussi apporté ces derniers mois. Votre texte complète nos propositions de taxation des superprofits pétro-gaziers pour financer des aides ciblées aux ménages les plus vulnérables et de réduction durable de la dépendance aux énergies fossiles, grâce au développement des transports collectifs, des mobilités solidaires et de l'accès aux véhicules électriques pour les ménages modestes, notamment en ruralité.

Nous, écologistes, pensons qu'est venu le temps, pour les profiteurs de crise et de guerre, pour ceux qui continuent de s'empiffrer sur le dos des gens, de contribuer enfin à l'effort collectif. Il n'y a aucune fatalité à ce que les mêmes paient toujours la facture pendant que les autres empochent les bénéfices. C'est aussi à cela que ça sert, la politique : faire en sorte que ce ne soit pas toujours les mêmes qui trinquent. Nous voterons donc cette proposition de loi.

Mme Mélanie Thomin, rapporteure. Merci pour le soutien de votre groupe. Vous avez parfaitement décrit le sacrifice que représentent ces pleins d'essence pour les ménages de la France rurale, qui sont les plus douloureusement touchés par cette crise. Selon l'Insee, en 2021, pour 10 % des ménages propriétaires d'une voiture, le budget annuel dédié au carburant a représenté plus d'un mois de salaire. Cela laisse imaginer la pression accrue qu'exerce la hausse actuelle sur les familles et leurs arbitrages financiers.

Les cinq majors de l'industrie pétrolière ont, quant à elles, engrangé au troisième trimestre 2026 des bénéfices atteignant 150 milliards d'euros, l'équivalent du produit intérieur brut du Maroc ou du déficit public annuel de la France ! Quel abîme sépare nos concitoyens qui peinent à boucler leurs fins de mois des industriels du pétrole qui profitent de cette crise !

M. Henri Alfandari (HOR). Personne ici ne conteste l'existence d'une hausse des prix : elle est violente et frappe d'abord ceux qui n'ont pas d'autre solution que la voiture pour se déplacer. La consultation que j'ai organisée auprès de 2 000 habitants de ma circonscription le confirme, tout comme les travaux de la mission flash que j'ai conduite avec Aurélie Trouvé.

Si votre objectif est de soulager nos concitoyens à court terme, vous vous trompez de méthode. Il importe de prendre en compte le cycle entier : les marges brutes de raffinage, exceptionnelles en ce moment, viennent compenser en partie les faibles résultats de ces dernières années pendant lesquelles les raffineries tournaient presque à perte – Total a enregistré 5 milliards de déficit reportable.

N'oubliez pas le rôle qu'elles jouent dans notre indépendance. En quinze ans, la France a perdu la moitié de ses sites de raffinage. Ceux qui subsistent nous permettent d'amortir l'augmentation du prix à la pompe et d'assurer notre approvisionnement. Pour maintenir ces installations, il faut investir. Les marges actuelles pourront être utiles à cet effet. Si ces dernières font l'objet d'un blocage, nous nous exposons au risque considérable de voir les volumes vendus en dehors du territoire national au prix du marché. Réserver des volumes pour la France ne serait pas non plus une solution : le risque serait alors celui d'une délocalisation définitive.

Le blocage des prix pose en outre un problème particulier en outre-mer. Si vous ne fixez pas les prix à un niveau supérieur au prix du marché, l'ensemble des distributeurs indépendants disparaîtront. Or, si le plafond est haut, Total, que vous visez, pourrait s'aligner sur ces prix.

Le coût du blocage des prix est donc élevé. Pour le réduire, il n'y a qu'une seule solution : fixer les prix à un niveau inférieur à celui du marché et compenser la différence avec le budget de l'État, chose absolument impossible compte tenu de la situation de nos finances publiques.

Pour justifier le blocage, vous citez l'exemple de pays européens où il a été pratiqué. Prenons la Hongrie : lorsque le gouvernement de Viktor Orbán a pris une telle mesure en 2021, l'inflation a bondi jusqu'à 4 % et les approvisionnements ont chuté de 30 %, faute de rentabilité pour les distributeurs, ce qui a conduit à des situations de pénurie dans tout le pays.

Si vous voulez agir à court terme, privilégiez les crédits d'impôt en ciblant les personnes qui doivent se déplacer en voiture pour travailler ou se soigner. À long terme, la solution consiste à soutenir l'investissement dans la transition.

Mme Mélanie Thomin, rapporteure. Certes, pour le raffinage, il y a des années plus difficiles que d'autres, mais je suis fermement opposée à votre position : on ne peut pas voir dans la crise historique que nous traversons une occasion pour les grands groupes pétroliers comme Total de se refaire. Comment accepter que ce renflouement se fasse sur le dos de nos concitoyens, en particulier des ménages les plus modestes dans les territoires ruraux ? Pourquoi serait-ce à eux de payer les conséquences de la mauvaise gestion interne de ces groupes, qui n'auraient pas procédé de manière efficiente aux reports dans les opérations de transfert entre activités de raffinage et de distribution ?

Vous n'allez quand même pas me dire que ces groupes, dont on sait les bénéfices, ont des difficultés pour financer le raffinage. Ils ont les moyens d'investir en interne pour soutenir ces activités. Pourquoi ne le font-ils pas au lieu de distribuer des dividendes à leurs actionnaires ?

Les six raffineries qu'il nous reste contribuent à la souveraineté de notre pays et j'en tire une grande fierté. Notre proposition de loi n'a pas pour objet de remettre en cause leurs activités. Elle n'entend pas bloquer les prix ; elle vise à encadrer les marges de raffinage. Cela n'empêchera nullement les groupes pétroliers de continuer à dégager des bénéfices ; nous voulons simplement éviter qu'ils en fassent au détriment des consommateurs en bout de chaîne.

Article 1er : (Titre VIII [Nouveau] du livre VI du code de l'énergie) *Encadrement des marges de raffinage et de distribution des produits pétroliers*

Amendement CE6 de Mme Mélanie Thomin et sous-amendement CE11 de Mme Aurélie Trouvé

Mme Mélanie Thomin, rapporteure. Les auditions m'ont amenée à considérer que le dispositif proposé dans l'article 1er pouvait être rendu plus souple et plus opérationnel, raison pour laquelle j'ai déposé cet amendement de réécriture : il vise à simplifier et à améliorer les modalités d'application, tout en conservant notre ambition première de faire baisser les prix du carburant à la pompe en limitant les marges excessives de raffinage et de distribution.

Dans sa rédaction actuelle, l'article 1er fixe directement dans la loi les marges forfaitaires, les références de cotation et les périodes retenues pour les calculs. Autrement dit, toute modification suppose une intervention du législateur. Une telle rigidité paraît peu adaptée à un secteur caractérisé par de fortes variations des prix internationaux et des coûts d'exploitation. La fixation de paramètres aussi techniques relève davantage du pouvoir réglementaire.

L'amendement prévoit donc que les marges maximales seront déterminées par arrêté des ministres, selon une méthode définie par décret en Conseil d'État.

Pour le raffinage, le prix maximal sera calculé à partir du coût d'acquisition du pétrole brut mesuré par la cotation du brent. Pour la distribution, seront pris en compte les coûts d'acquisition des carburants, appréciés au regard des cotations internationales, ainsi que les charges effectivement supportées par les opérateurs.

Je vous invite à adopter ce mécanisme d'encadrement des marges plus robuste.

Mme Aurélie Trouvé (LFI-NFP). Je salue la pertinence de cet amendement de réécriture qui prévoit également d'améliorer l'information sur les profits du négoce. Si Total affiche des milliards de déficit pour ses raffineries françaises, monsieur Alfandari, c'est parce que ce groupe a recours aux prix de transfert. Les profits dégagés au titre du négoce grâce aux activités de raffinage sur notre territoire sont enregistrés en Suisse, si bien que, pour la France, il ne déclare la plupart des années que des déficits, ce qui lui permet d'échapper à tout impôt sur les sociétés.

Quant à notre sous-amendement, il répond au risque que vous évoquiez de voir les raffineries écouler la production française dans d'autres pays. Il instaure l'obligation de réserver au marché intérieur des volumes minimaux.

Mme Mélanie Thomin, rapporteure. Merci pour ce sous-amendement auquel je suis favorable. Le cadre qu'il établit rassurera tous ceux qui redoutent que les mécanismes proposés engendrent des risques majeurs de rupture d'approvisionnement. Les grands groupes pétroliers devront prendre leurs responsabilités en vue de garantir au marché français sa pleine souveraineté.

J'ajoute qu'en outre-mer, il existe déjà un dispositif de prévention des ruptures d'approvisionnement, dont certaines dispositions ont été validées par le Conseil constitutionnel en 2015.

M. Alexandre Loubet (RN). Chers collègues socialistes, votre proposition de loi est inutile. L'article L. 410-2 du code de commerce donne déjà au Gouvernement le moyen d'encadrer les marges par décret en cas de crise, puisqu'il permet que : « le Gouvernement arrête, par décret en Conseil d'État, contre des hausses ou des baisses excessives de prix, des mesures temporaires motivées par une situation de crise, des circonstances exceptionnelles ». Le Gouvernement peut donc recourir à un tel encadrement, comme en 1990. Vous hochez la tête, madame la rapporteure, mais vous avez vous-même évoqué le fait qu'il avait envisagé de le faire au printemps dernier, puis avait renoncé. Pire, vous complexifiez la législation : avec le mécanisme que vous proposez, le Gouvernement aurait moins de marges de manœuvre que dans le cadre actuel.

Nous nous abstiendrons sur le vote de l'amendement de réécriture : nous partageons le principe sur lequel il repose, mais regrettons les modalités choisies. Toutefois, pour limiter les dégâts qu'entraînerait son adoption, nous voterons pour le sous-amendement.

M. Gérard Leseul (SOC). Nous voterons pour notre part à la fois pour le sous-amendement et pour l'amendement de réécriture qui rend le dispositif plus simple, plus lisible et plus adaptable. Ils sont tous les deux utiles, monsieur Loubet.

M. Henri Alfandari (HOR). Chère Aurélie, vous savez comme nos désaccords sont profonds sur ces questions. Je reconnais que vous faites preuve de constance et de cohérence. Cette cohérence, toutefois, il importerait que vous la poussiez jusqu'au bout. Si vous considérez qu'il faut décider des prix mais aussi déterminer à qui vendre ou ne pas vendre, assumez le risque lié à l'exploitation et nationalisez toute la chaîne pour en avoir une pleine maîtrise. On verra si l'État est capable de négocier, d'assurer les approvisionnements et de faire tourner les sites industriels. Par le passé, sa réussite en ce domaine a été telle qu'il a décidé d'abandonner cette activité.

Madame la rapporteure, je vous invite à cesser d'employer des arguments malhonnêtes. Vous évoquez les 150 milliards de bénéfices des cinq principales majors, mais la plupart ne sont pas françaises et n'ont pas d'activités en France. Je veux bien que vous vous appropriiez le monde entier, mais je ne suis pas sûr que le monde entier soit d'accord pour que vous fassiez main basse sur lui.

En outre, si vous contestez la possibilité même pour une entreprise de compenser les périodes difficiles par celles qui sont plus favorables, alors vous lui retirez sa capacité à gérer son activité.

Rappelons, enfin, l'essentiel : pour chaque litre de carburant, un euro d'impôt et de taxe est prélevé. Diminuez l'ensemble des charges qui pèsent sur l'économie française et sur le travail et là, je commencerai peut-être à vous écouter.

Mme Mélanie Thomin, rapporteure. Monsieur Loubet, que faut-il donc faire ? Vous soulignez vous-même que le Gouvernement ne prend pas de mesures d'encadrement, et vous vous opposez à ma proposition. Doit-on attendre les élections présidentielles pour qu'une décision soit prise ? Nos concitoyens ne peuvent patienter jusque-là, raison pour laquelle je vous soumets ces mesures d'urgence. Si elles sont adoptées parce que nous aurons été suffisamment nombreux à prendre nos responsabilités, alors le Gouvernement devrait donner suite dans les semaines à venir.

Vous prétendez que notre dispositif n'aurait pas d'effet. Examinez donc les simulations de la DGEC. Selon ses calculs, prenant pour base les prix de l'essence à la pompe observés en octobre, un encadrement des marges de raffinage aboutirait pour un litre à une baisse de 46 centimes pour le gazole, de 25 centimes pour l'essence sans-plomb 95, de 20 centimes pour l'essence sans-plomb 95-E10 et de 57 centimes pour le fioul. Avouez qu'il y a là matière à creuser l'idée d'un encadrement des marges. C'est bien une mesure utile à nos concitoyens.

La commission ***adopte*** *successivement le sous-amendement et l'amendement sous-amendé et l'article 1er est* ***ainsi rédigé****.*

En conséquence, les amendements CE8 et CE7 de Mme Mélanie Thomin, CE3 de Mme Aurélie Trouvé, CE9 et CE10 de Mme Mélanie Thomin ***tombent****.*

Après l'article 1er

Amendement CE4 de M. Emmanuel Fernandes

M. Emmanuel Fernandes (LFI-NFP). Personne ne sait combien les raffineurs gagnent vraiment en France : ni nous, représentation nationale, ni l'État. La mission flash a fait le constat qu'il n'existait aucune donnée sur les bénéfices réels des raffineries en France. Les seuls indicateurs existants sont théoriques. Pour mettre fin à cette opacité, notre collègue Aurélie Trouvé a recommandé, en tant que corapporteure, d'imposer aux compagnies pétrolières une publication comptable distincte de leurs activités de raffinage et de négoce et d'instaurer une obligation de transmission à l'administration des prix de transfert et des transactions intergroupes, y compris avec les filiales étrangères. Nous reprenons ses préconisations dans le présent amendement, mais je vais le retirer car ces améliorations sont désormais intégrées dans la nouvelle rédaction de l'article 1er.

L'amendement est ***retiré****.*

Article 2 : *Gage financier*

La commission ***adopte*** *l'article 2* ***non modifié****.*

Elle ***adopte*** *l'ensemble de la proposition de loi* ***modifiée****.*

La réunion s'achève à dix-sept heures quarante.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Par ordre chronologique

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

M. Hervé Vanlaer, adjoint du directeur général

M. Jean-Baptiste Boyer, chef du bureau des marchés des produits pétroliers

Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF)

M. Léonard Brudieu, sous-directeur Services, réseaux et numérique

M. Nicolas Richez, chef du bureau Energie et environnement

UFIP Énergies et Mobilités*

M. Philippe Casbas, président

Mme Blandine Ruty, directrice de la communication et des relations institutionnelles

M. Andreas Rudinger, chercheur, coordinateur des activités relatives à la transition énergétique en France à l'Institut du Développement durable et des Relations internationales (IDDRI)

** Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le répertoire des représentants d'intérêts de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP), qui vise à fournir une information aux citoyens sur les relations entre les représentants d'intérêts et les responsables publics lorsque sont prises des décisions publiques.*