



POUR UN PACTE ÉNERGÉTIQUE GAGNANT-GAGNANT

**COMMENT RÉDUIRE LA FACTURE ÉNERGÉTIQUE DES
FRANÇAIS SANS SACRIFIER LES FINANCES PUBLIQUES ?**

Par Philippe Charlez, Expert associé en questions énergétiques

Matthieu Hocque, Directeur Général du Millénaire



AVANT-PROPOS

Les Français ont de quoi être profondément inquiets. Depuis la fin 2025, à la suite du conflit irano-israélo-américain, **les prix à la pompe se sont envolés de 35 centimes pour le SP95 et de 55 centimes pour le Diésel.**

Dans de nombreuses régions de l'Hexagone, le litre de diésel dépasse désormais les 2,2€. Et, derrière ces chiffres se cache une réalité terrible : sur une année, **ce seront 27 milliards d'euros qui seront ponctionnés au pouvoir d'achat de nos concitoyens et à nos entreprises.**

Or, la crise énergétique est amenée à durer car ces facteurs explicatifs sont plus nombreux, diffus et intenses que lors des précédentes crises avec une situation internationale explosive marquée par les attaques du 19 mars 2026 sur différents sites énergétiques.

Face à cela, un dilemme apparaît pour les décideurs publics : laisser s'effondrer le pouvoir d'achat des Français et l'activité économique dans un contexte économique moribond ou soutenir le pouvoir d'achat quitte à dégrader fortement les finances publiques, déjà exsangues avec un déficit public de près de 134,6 milliards d'euros dans le budget 2026.

En octobre 2022, le gouvernement d'Elisabeth Borne a annoncé **un « quoi qu'il en coûte énergétique » de 12 milliards d'euros pour contenir les prix de l'énergie** alors que l'inflation s'établissait à hauteur de +5,8% selon l'Insee. Ces nouvelles dépenses s'ajoutent au plan contre l'inflation qui avait débloqué cet été 20 milliards d'euros, alors que la Cour des Comptes alerte sur la politique dépensière du gouvernement. Mais de l'autre côté, l'activité économique est moribonde avec une croissance atone autour de 1% et un pouvoir d'achat qui ne progresse plus depuis 2017.

Une question se pose donc : quels leviers pour alléger cette facture qui deviendra vite insupportable pour les Français et cela sans grever les finances d'un État déjà fortement endetté.

AVANT-PROPOS	2
LA STRUCTURE DU PRIX DES CARBURANTS	4
LE PRIX DU BARIL	5
LA MARGE DE RAFFINAGE (MdR)	5
LA MARGE DE DISTRIBUTION (MdD).....	6
LES CERTIFICATS D'ECONOMIE D'ENERGIE (CEE)	6
LES TAXES (TICPE ET TVA).....	7
UNE CRISE ENERGETIQUE AMENÉE À DURER	8
LE CONFLIT RUSSO-UKRAINIEN SE PROLONGE ET DEVIENT UN CONFLIT D'ATTRITION	8
UN CYCLE D'INADEQUATION OFFRE/DEMANDE	9
UN MOYEN-ORIENT STRUCTURELLEMENT INSTABLE DEPUIS LE 7 OCTOBRE 2023.....	11
POUR UN PACTE ÉNERGÉTIQUE GAGNANT-GAGNANT	14
(1) LA SUSPENSION TEMPORAIRE DES CERTIFICATS D'ECONOMIE D'ENERGIE.....	14
(2) LA COMPENSATION DU SURPLUS DE TAXES PERÇUES MECANIQUEMENT PAR L'ETAT VIA LA TVA A LA SUITE DE L'ACCROISSEMENT DES PRIX DU BARIL ET DE LA MDR	15
(3) LA CLAUSE DE DECLenchement	15
CONCLUSION.....	16

LA STRUCTURE DU PRIX DES CARBURANTS

Rappelons que le prix affiché à la pompe résulte de plusieurs composantes bien distinctes.

	SP95							
	Prix du baril €/l	Raffinage €/l	CEE €/l	Distribution €/l	Prix HT €/l	TICPE €/l	Prix TTC €/l	TVA €/l
1 ^{er} janvier	0,32	0,07	0,08	0,23	0,70	0,68	1,65	0,28
19-mars	0,60	0,15	0,13	0,16	1,04	0,68	2,06	0,34
Delta	0,28	0,08	0,05	-0,07	0,34	0,00	0,41	0,07

	Diesel							
	Prix du baril €/l	Raffinage €/l	CEE €/l	Distribution €/l	Prix HT €/l	TICPE €/l	Prix TTC €/l	TVA €/l
1 ^{er} janvier	0,32	0,12	0,08	0,20	0,73	0,61	1,61	0,27
19-mars	0,60	0,36	0,13	0,13	1,23	0,61	2,20	0,37
Delta	0,28	0,24	0,05	-0,07	0,50	0,00	0,60	0,10

Figure 1 : Décomposition du prix à la pompe pour le SP95 (haut) et le diesel (bas). Source des données : UFIP

Depuis le début de l'année, le diesel a ainsi augmenté de 60 centimes d'euro alors que le SP95 a pris que 40 centimes d'euro. En lissage sur une année (50 milliards de litres consommés), la situation actuelle conduirait **à un surcoût pour les Français de 27 Mds€** répartis de la façon suivante : 51% dus au baril, 22% dus au raffinage et 27% liés aux redevances (CEE) et taxes perçues par l'État.

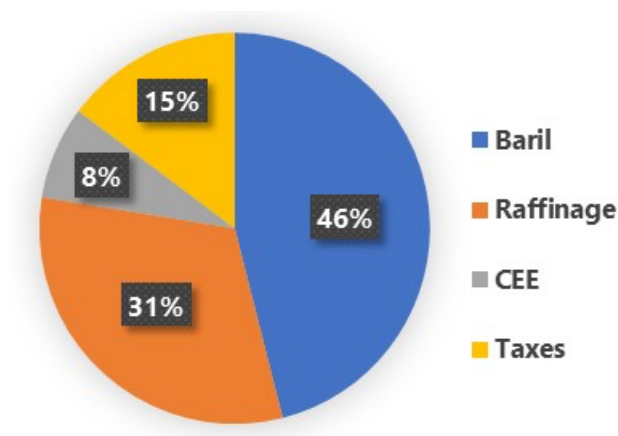


Figure 2 : Répartition de l'augmentation des carburants

LE PRIX DU BARIL

Le **prix du baril** dont le cours est mondial passé **d'environ 60 \$ fin 2025 à 110 \$ le 17 mars 2026**. Son prix d'achat est influencé par **le change euro dollar** plutôt favorable actuellement autour de 1,15 dollar par euro. A ce taux, une augmentation de 10 dollars du baril augmente le litre de carburant de 6 centimes. La France, n'étant pas un producteur pétrolier, n'a aucun levier d'action sur cette composante qui dépend des marchés internationaux.

LA MARGE DE RAFFINAGE (MDR)

La **marge de raffinage** (MdR) est **la différence entre le prix du pétrole brut et le prix du produit raffiné**. Comme pour le **baril de brut**, il ne s'agit pas d'un coût technique mais d'une valeur marché différente suivant le produit raffiné. Si, depuis le début de l'année la MdR a raisonnablement varié pour le SP95 (elle a augmenté de 8 centimes), en revanche, elle a triplé pour le diesel atteignant des niveaux rarement atteints dans le passé.

Ceci est le résultat d'un marché européen beaucoup plus tendu pour le diesel qui s'est raréfié en Europe (réduction des capacités de raffinage). Rappelons qu'en France, le diésel représente toujours les deux tiers de la consommation de carburants. La France n'a aucun levier d'action sur les marges de raffinage.

LA MARGE DE DISTRIBUTION (MDD)

La **marge de distribution** (MdD) inclut **le transport, le coût des installations de distribution ainsi que la marge bénéficiaire du distributeur**. Dépendant de l'endroit (grands agglomérations, zone rurale, station d'autoroute) et de la politique commerciale du distributeur (produit d'appel pour les grandes surfaces), la MdD est très variable d'un endroit à l'autre.

Cependant tant pour le SP95 que pour le diesel, la MdD a diminué de 7 centimes depuis le début de l'année. Le procès fait aux distributeurs en cette période perturbée est donc sans aucun fondement. Les contrôles effectués par l'Etat l'on d'ailleurs confirmé.

LES CERTIFICATS D'ECONOMIE D'ENERGIE (CEE)

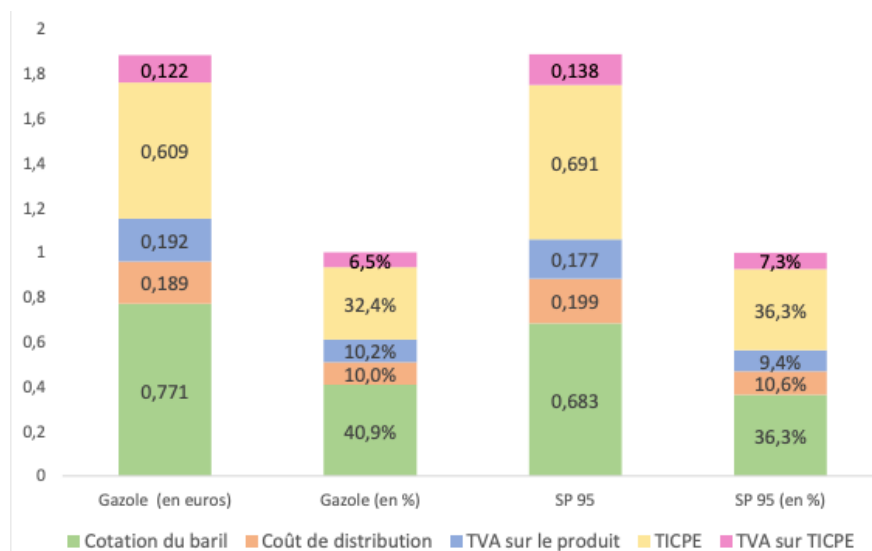
Le mécanisme des **certificats d'économie d'énergie** fait porter en principe le coût de la transition énergétique sur les marges des énergéticiens, mais en pratique ils répercutent tous ce coût sur leurs prix. In fine, le consommateur se retrouve à payer « un surcoût » en plus des taxes déjà prélevées sur les prix du carburant. Ils sont un « impôt déguisé » sous forme d'une contribution aux énergies considérées comme polluantes.

Les CEE qui pèsent aujourd'hui pour environ 13,5 centimes se rajoutent à la MdD puis sont rétrocédés à l'Etat qui les redistribuent ensuite pour financer la transition écologique (isolation du bâti, pompes à chaleur, véhicules électriques). La part des CEE a été augmentée de l'ordre de 6 centimes d'euros depuis le début de l'année.

LES TAXES (TICPE ET TVA)

Enfin, **les taxes** qui se divisent en une partie fixe la TICPE (0,68 € pour le SP95 et 0,61 € pour le diesel) et la TVA de 20% appliqué au prix HT mais aussi à la TICPE (la taxe sur la taxe).

Figure 3 : Décomposition du prix du gazole et du SP 95 (en euros)



Il serait judicieux pour la France de réduire le prix du litre d'essence de 10% comme l'exemple allemand. Pour cela, **supprimer la TICPE de l'assiette sur laquelle est comptée la TVA doit permettre d'aboutir à l'objectif escompté**, ce qui soutiendrait durablement le pouvoir d'achat des classes populaires et moyennes françaises.

UNE CRISE ÉNERGETIQUE AMENÉE À DURER

La différence entre les crises énergétiques que les pays occidentaux ont subi depuis les années 1970 et la crise actuelle réside dans deux observations. D'une part, **le « troisième choc pétrolier » est plus diffus, au sens où ses facteurs d'origine sont plus nombreux et durent dans le temps.** D'autre part, **son intensité est plus forte avec la fermeture de facto, même temporaire, du détroit d'Ormuz par lequel transite près de 20% de la consommation mondiale de pétrole et de 30% de celle du gaz.**

LE CONFLIT RUSSO-UKRAINIEN SE PROLONGE ET DEVIENT UN CONFLIT D'ATTRITION

La crise sanitaire et la guerre en Ukraine par le biais des quotas de production et des sanctions à l'égard de la Russie sont à l'origine **d'une explosion du prix du pétrole, passant de 45 dollars le baril de Brent en janvier 2021 jusqu'à plus de 106 dollars en mai 2022 et à 98 dollars en début novembre 2022.** Ce troisième choc pétrolier résulte d'une décision des pays membres de l'OPEP de maintenir les quotas de production dans le cadre de l'accroissement de la demande mondiale portée par la reprise économique.

Or, la guerre en Ukraine a entamé sa 5^e année avec la Russie sous sanctions économiques, **produisant en moyenne entre 10 et 12% de la production mondiale.** L'arrivée de Donald Trump n'a pas permis de trouver une résolution du conflit avec un accord difficile à obtenir. Si la Russie vend son pétrole sur le marché noir avec un coût moindre, le pays en a besoin pour financer son effort de guerre. Cette tension a pour effet de maintenir des prix hauts sur le marché. Résultat, **le baril de Brent affiche un cours moyen de 57 \$ entre janvier 2015 et janvier 2020 contre une moyenne de 80 \$ entre janvier 2021 et janvier 2026, soit un écart de 40%.**

De surcroît, les installations énergétiques des deux pays sont prises pour cibles car la guerre a changé de nature en devant un conflit d'attrition. L'hiver 2025–26 en Ukraine illustre brutalement la logique coercitive avec des frappes sur le réseau électrique et thermique, des coupures, des réparations, puis de nouvelles frappes russes. À la suite d'une attaque majeure, des centaines, parfois des milliers, d'immeubles peuvent se retrouver sans chauffage ; à l'échelle nationale, des millions de logements et bâtiments peuvent être affectés par des coupures, au cœur de températures négatives¹. Les Nations unies observent aussi une intensification des attaques contre l'infrastructure énergétique à certains moments, avec un impact direct sur les civils.² L'énergie n'est donc pas un dommage collatéral, elle est un levier, conçu pour peser sur l'effort de guerre ukrainien, sur la cohésion sociale, sur la capacité industrielle et sur la logistique.

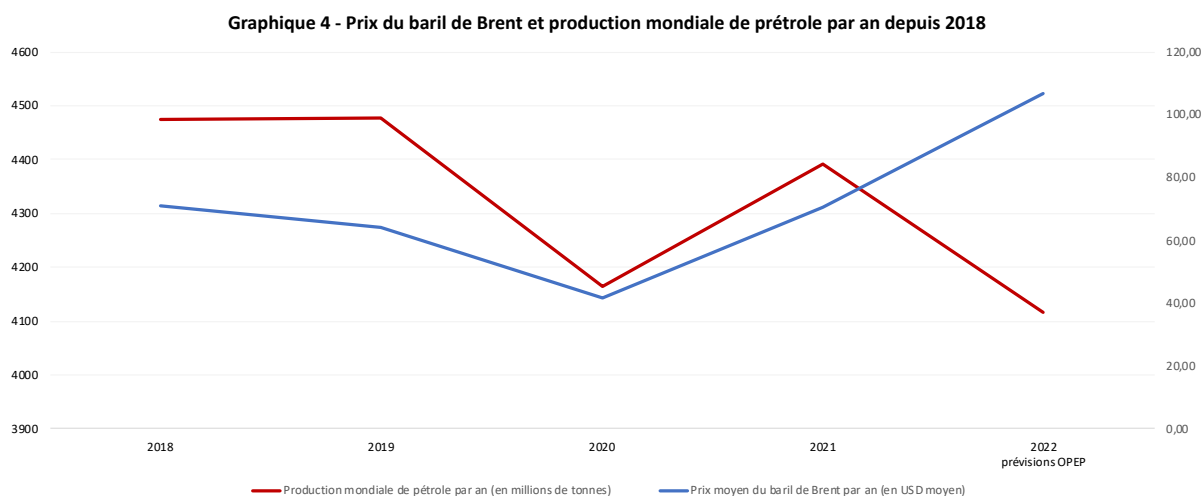
UN CYCLE D'INADEQUATION OFFRE/DEMANDE

La sortie de la crise sanitaire devait augurer un nouveau cycle économique marqué par une reprise. Toutefois, la guerre en Ukraine a freiné cette reprise en **provoquant un choc d'offre sur le secteur énergétique** tant sur les carburants par effet direct que sur l'électricité par effet indirect avec les règles européennes du marché européen de l'électricité.

¹ **REUTERS.** « *Around 1,700 Kyiv Apartment Blocks Still Without Heating After Russian Strike* ». Reuters, 25 janvier 2026.

² **OFFICE OF THE UNITED NATIONS HIGH COMMISSIONER FOR HUMAN RIGHTS (OHCHR).** « *Ukraine Faces Intensified Attacks on Energy Infrastructure Amid Continued High Civilian Casualties, UN Monitors Say* ». Kyiv : OHCHR, 13 février 2026.

Figure 4 : Prix du baril de Brent et production mondiale de pétrole 2018-2022



Sur le plan énergétique, l'évolution du cours du prix du pétrole depuis 2018 (cf. graphique 1³) est marquée par la crise sanitaire, qui sur l'année 2020, fait effondrer le prix du pétrole en raison des restrictions sanitaires conduites par les États du monde entier. Ainsi, la baisse de la demande mondiale conduit indubitablement à une baisse de la production. Sauf que l'OPEP a réagi tardivement en baissant *a posteriori* sa production (-6,9% pour l'année 2020), alors que les restrictions sanitaires disparaissaient progressivement dès la fin de l'année.

Ainsi, il s'agit du **début d'un cycle pétrolier d'inadéquation entre l'offre et la demande**. L'année 2021 est marquée par la reprise économique liée à la sortie progressive de la crise sanitaire, et donc une demande mondiale de pétrole qui augmente fortement, mais une offre qui peine à répondre entièrement. Pour des raisons structurelles telles que le manque de renouvellement des gisements pétroliers et la baisse des investissements dans le secteur, l'offre de pétrole ne correspond pas aux besoins économiques exprimés par les pays du monde entier, ce qui entraîne **une augmentation très forte des prix du pétrole (+69%) sur la période 2020-2021**. Dans ce contexte haussier, les prix du pétrole s'envolent au cours du premier semestre 2022 avec la guerre en Ukraine. Cela conduit à **un effet ciseau** (cf. graphique 4) où la production n'étant adaptée à la demande,

³ OPEP (2022) Perspectives du prix du baril de Brent et de la production pétrolière mondiale

entraîne une explosion des prix. En effet, le prix du pétrole a progressé à nouveau de 51%.

En somme, en l'espace d'un an et demi, le prix du pétrole a été multiplié par 2,5 pâtissant des sanctions occidentales sur le pétrole russe et d'un accroissement de la demande chinoise lié à la fin des restrictions sanitaires en Chine.

UN MOYEN-ORIENT STRUCTURELLEMENT INSTABLE DEPUIS LE 7 OCTOBRE 2023

La situation géopolitique du Moyen-Orient est le dernier facteur à l'origine de ce « troisième choc pétrolier ». Depuis le 7 octobre, Israël et l'Iran se livrent une guerre qui créent des incertitudes autour de la situation énergétique mondiale. Cette guerre d'abord entre Israël et les proxys iraniens (Hamas, Hezbollah, Houthis, etc.) a **évolué en conflit régional** après l'attaque « *roaring lion* » d'Israël sur l'Iran, puis avec l'intervention de Donald Trump, cherchant à opérer un « *regime change* » en Iran.

Or, dans une guerre régionale, les sites énergétiques constituent des actifs stratégiques pour soutenir l'effort de guerre, mais aussi des cibles stratégiques comme en témoignent les toutes récentes attaques du 19 mars 2026 de **Ras Laffan au Qatar**, le plus grand pôle GNL du monde, de South Pars, de Kharg, Ruwais (Émirats Arabes Unis) ou de Ras Tanura (Arabie Saoudite) comme le montre la carte ci-dessous⁴. D'autant plus que la riposte iranienne a impliqué les alliés des États-Unis et d'Israël dans la région, à savoir les pétro-monarchies sunnites. **Tous ces facteurs expliquent pourquoi, la crise énergétique est amenée à durer dans les prochaines semaines et prochains mois.**

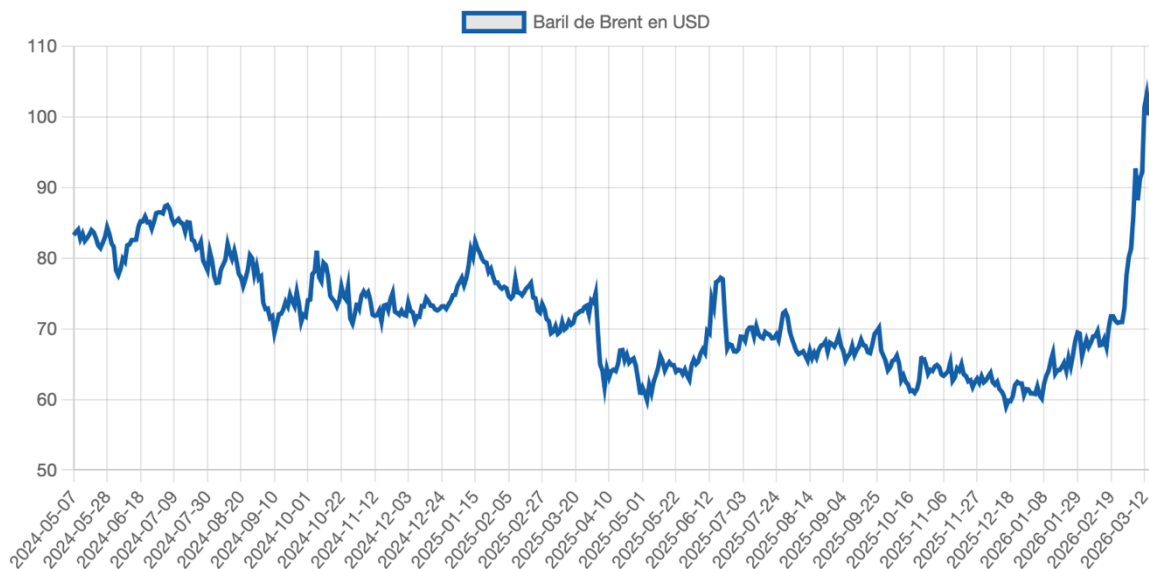
⁴ « [Cartographie, Qatar, Iran, Emirats : les grands sites pétroliers et gaziers du Golfe pris pour cible](#) », Mila Thiebault, *Libération*, carte réalisée par Alice Clair, 19 mars 2026.



Figure 5 : Cartographie des sites énergétiques ciblés en mars 2026⁵

Mais la guerre actuelle depuis **l'intervention israélienne et américaine de début mars 2026 a conduit à une envolée du Baril de Brent** alors qu'il était structurellement situé à des niveaux assez haut comme nous l'avons vu précédemment. En effet, depuis mars 2026, il dépasse régulièrement les 100 dollars le prix du baril comme l'indique le graphique ci-dessous.

⁵ Ibid.



Source : Selectra

Figure 6 : **Le cours du Baril de Brent depuis mai 2025 (USD). Source : Sélectra**

POUR UN PACTE ÉNERGÉTIQUE GAGNANT-GAGNANT

Pour alléger la facture des Français, **le Rassemblement National propose de réduire la TVA de 20% à 5,5%**. Cette mesure qui redonnerait 13,2Mds€ de pouvoir d'achat aux Français s'avérerait toutefois extrêmement coûteuse pour les finances publiques. Par ailleurs elle serait irréversible sur le plan psychologique : on voit mal réduire la TVA à 5,5% puis la ramener à 20% une fois la crise terminée. Le blocage des prix proposé par **LFI est une mesure naïve et inepte : elle conduirait très rapidement à une pénurie, mais aussi à une impasse juridique dans la mesure où les distributeurs ne sont pas autorisés par la loi à vendre à pertes.**

Aussi proposons-nous trois mesures conjoncturelles :

(1) LA SUSPENSION TEMPORAIRE DES CERTIFICATS D'ECONOMIE D'ENERGIE

Les CEE reposent sur une obligation imposée aux fournisseurs d'énergie, qui répercutent en partie ce coût sur les prix finaux. Ainsi, en période de forte hausse des prix du pétrole ou de tensions d'approvisionnement, cette composante peut accentuer la pression sur le pouvoir d'achat et sur les secteurs d'activité dépendant très fortement du transport. D'autant plus que l'évaluation *in fine* des gains énergétiques obtenus par ce dispositif est discutable. Il convient donc de les suspendre le temps de la crise énergétique pour soulager les ménages et les entreprises.

(2) LA COMPENSATION DU SURPLUS DE TAXES PERÇUES MECANIQUEMENT PAR L'ETAT VIA LA TVA A LA SUITE DE L'ACCROISSEMENT DES PRIX DU BARIL ET DE LA MDR

Ces deux premières mesures permettraient de baisser le prix du SP95 de 24 centimes et celui du diésel de 25 centimes. Elle rendrait 11 milliards de pouvoir d'achats aux Français soit la moitié du des 27 milliards d'euros de perte de pouvoir d'achat.

Elles pourraient être complétées d'une troisième proposition :

(3) LA CLAUSE DE DECLENCHEMENT

Cette mesure est inspirée d'un dispositif japonais activé en cas de crise énergétique, le pays n'étant pas un grand producteur énergétique, il est encore plus dépendant des crises énergétiques mondiales que la France.

D'une part, il s'agit d'amortir le prix des carburants payé par les ménages et les entreprises en abaissant le prix du litre d'essence par la diminution des taxes au litre. Au début de la guerre en Ukraine, pour accroître la portée de cette mesure, **le Japon a quintuplé à 25 yens le litre (environ 18 centimes d'euros) et a prolongé à plusieurs reprises le dispositif.**

D'autre part, le Japon couple à cette mesure, l'ajout d'une « **clause de déclenchement** ». Cette clause de déclenchement consiste à réduire fortement les taxes sur les carburants lorsque le prix de l'essence est supérieur à 160 yens le litre (soit environ 1,10 euro). L'objectif que se fixe le Japon est de **garantir à sa population ainsi qu'à ses acteurs économiques un prix du carburant structurellement bas pour favoriser la relance économique du pays afin d'améliorer sa situation monétaire**, puisque le cours du yen s'effondre vis-à-vis du dollar et de l'euro.

CONCLUSION

Si nous formulons trois mesures conjoncturelles pour soutenir le pouvoir d'achat et l'activité économique nationale, elles ne doivent pas faire l'économie de revoir intégralement notre politique énergétique autour de deux principes simples. **Dépenser moins pour prélever moins vaut mieux que prélever plus pour dépenser plus** (1). Ainsi, l'État et les collectivités territoriales qui perçoivent certaines taxes sur le carburant, doivent réduire la voilure. De plus, **être souverain sur le plan énergétique vaut mieux que dépendre de l'étranger** (2). La France n'a pas de pétrole ou de gaz, alors nous devons encourager la filière électrique et donc *in fine*, le nucléaire, pour produire plus chez nous sans dépendre de l'étranger.

Par **Philippe Charlez**, Expert en questions énergétiques, associé au Millénaire.

Matthieu Hocque, Directeur Général du Millénaire.

Crédit photo : [Buse De Pompe à Essence Dans Le Réservoir De Carburant D'une Voiture Blanche](#), de [Engin Akyurt](#), via Pexels, sous licence Public Domain.



Le Millénaire est un groupe de réflexion spécialisé sur les questions de politiques publiques. Il est composé d'une centaine de contributeurs de divers horizons — cadres du privé, du public, chercheurs, chefs d'entreprises — et chacun expert dans son domaine.

Président : William THAY

Directeur général : Matthieu HOCQUE

Vice-présidents: Gilles BÖSINGER et Olivier BODO

Directeur des études : Clément PERRIN

Directeurs adjoints des études: Pierre CLAIRE et Florian GERARD-MERCIER

Communication : communication@lemillenaire.org

Presse : presse@lemillenaire.org

Et pour suivre toutes les actualités du Millénaire :

<http://lemillenaire.org>



***Mentions légales :** L'ensemble de ce rapport relève de la législation française et internationale sur le droit d'auteur et de la propriété intellectuelle. Tous les droits de la reproduction sont réservés à l'association « Le Millénaire », la reproduction de tout ou partie de ce rapport sur quelque support que ce soit est formellement interdite sauf autorisation expresse du Président de l'association.*