Institut Français d'Économie
SciencesPo

Blog ?? 2026

Non, l'État ne profite pas de la hausse du pétrole

Xavier Timbeau

Publié le 31 mars 2026

Parce que l'État perçoit de la TVA sur les carburants, une polémique s'est lancé l'accusant de profiter de la situation au détriment des ménages. Si la perte de pouvoir d'achat est incontestable lorsque les prix des carburants s'accroissent, l'Etat fait face à une perte de recettes directement liés aux hydrocarbures, parce que la baisse des volumes engendré par la hausse des prix fait plus que compenser la hausse de la TVA.

La hausse du prix du baril de pétrole, après les frappes Américaines et Israéliennes en Iran, depuis le 28 février 2026, et le blocage du détroit d'Ormuz, a eu un impact rapide et fort sur le prix des carburants à la pompe. Cette hausse est à l'origine d'une polémique, au moins en France. Ainsi, Thierry Breton sur France Inter le 26 mars 2026 (13ème minute) disait : *« par palier d'augmentation de 10$ sur le baril de pétrole, […] c'est en gros une hausse de TVA perçue [par l'Etat sur les produits pétroliers] de 50 millions d'euros par mois. »*

Marine Le Pen a ainsi proposé une baisse de la TVA sur les produits pétroliers (de 20% à 5,5% donc) afin d'empêcher « *l'Etat de s'en mettre plein les poches* » (selon les mots de Sébastien Chenu, interviewé par FranceInfo le 26 mars 2026 – mais à l'opposé de ce que concluait Thierry Breton, minimisant la manne fiscale).

Si la baisse de pouvoir d'achat est incontestable, la hausse des recettes fiscales est quant à elle illusoire. La perte de pouvoir d'achat n'a donc pas comme contrepatie une cagnotte pour l'État mais constitue un transfert des résidents des pays consommateurs (des particuliers et de leurs États) vers les pays producteurs. Le solde budgétaire public se dégrade, toutes choses égales par ailleurs (c'est-à-dire, entre autres indépendamment de nouvelles mesures prises par le gouvernement), du fait de la hausse du prix des produits pétroliers.

Quelques mécanismes macroéconomiques expliquent en partie cette dégradation :

1. L'État achète des produits pétroliers, qu'il paye plus cher lorsque leur prix augmente.
2. Certaines prestations, notamment les retraites ou des prestations sociales, sont indexées sur l'inflation. La hausse du prix du baril de pétrole accroît l'inflation et déclenche les indexations, même si c'est avec un délai. Par ce mécanisme, l'État

prend à sa charge (ou reporte par le biais de la redistribution sur d'autres) laperte de pouvoir d'achat induite par la hausse des prix.

3. Le ralentissement de l'économie induit une diminution des bases fiscales et donc des recettes fiscales.

Mais il existe un mécanisme direct qui rend inéluctable la baisse des recettes fiscales directes liées aux carburants :

4. La hausse des prix des carburants induit une baisse des volumes consommés qui réduit la base fiscale des (importantes) taxes sur les carburants. La réduction des volumes consommés de carburant a un impact plus important sur les recettes directes que la hausse de la recette de TVA par litre.

1 L'élasticité de la consommation de carburants à son prix

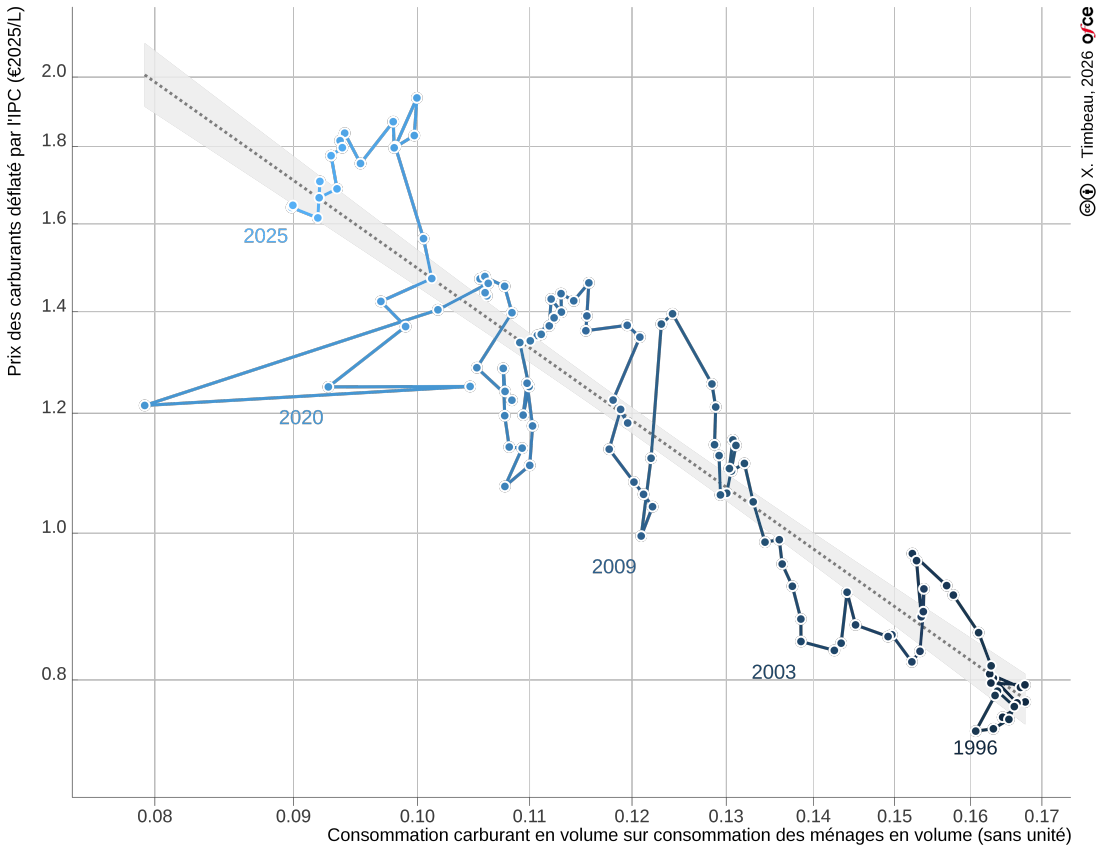
La baisse des volumes est liées à ce que les économistes appellent l'élasticité-prix des consommation de carburant. Cette élasticité, négative, est liée à la réduction des kilomètres parcourus, l'augmentation du nombre de passagers par véhicule, la réduction de la vitesse moyenne, la substitution avec d'autres moyens de transport, lorsque le coût des hydrocarbures s'élève.

Le graphique 1 représente ce lien, qui apparaît assez visible. Une économétrie simple permet de conclure à une relation de co-intégration entre (le *log* de) la consommation de carburants rapporté à la consommation totale et (le *log*) du prix (relatif au prix de consommation). L'élasticité mesurée (de long terme) est de −0,66 (entre −0,6 et −0,71 à 95%). A court terme, l'estimation d'un modèle à correction d'erreur sur données trimestrielles, aboutit à une élasticité de court terme de −0,55.

Avec une méthode d'identification plus robuste, sur des données individuelles et donc traitant de façon plus satisfaisante les biais d'endogénéité, Bonnet *et al.* (2025) concluent à une élasticité à court terme (avec un pas de temps mensuel) entre −0,21 et −0,4, qui est compatible avec les données et l'analyse en séries temporelles.

A partir de l'enquête Budget des Familles, Calvet et Marical (2011) estiment une élasticité de court terme entre −0,25 et −0,35 et de long terme entre −0,6 et −0,7 (en construisant un pseudo-panel). La réaction des ménages modestes aux prix est plus forte que celle des ménages à revenu élevé, celle des ménages ruraux est plus faible en valeur absolue (signalant qu'ils sont plus contraints) que celle des ménages urbains. Cependant, les élasticités sont élevées pour tous les ménages (en valeur absolue, proche de 0,7) ce qui montre une capacité d'adaptation aux prix des carburants – qui peut se faire par une perte d'utilité mais en limitant l'augmentation de la dépense en carburant.

Graphique 1 : Volumes et prix des carburants, 1996-2025



Sources : SDES, base DIDO, INSEE, comptes nationaux trimestriels, téléchargée le 29 mars 2026, calculs OFCE.

2 Les conséquences sur les recettes fiscales

En simplifiant, le prix du carburant (p) est la somme du prix de la matière première (b), des accises et taxes (a), des frais et marge de distribution (d) et de la TVA (t) :

$$p = (b + a + d) \times (1 + t)$$

La hausse du prix est donc reliée à la hausse du brut raffiné par l'équation suivante :

$$\frac{dp}{p} = (1 - \frac{(1+t) \times (a+d)}{p}) \times \frac{db}{b}$$

Le tableau 1 donne des estimations des différentes composantes pour les principaux carburants et le terme d'élasticité reliant le prix des carburants TTC au prix du brut raffiné.

Tableau 1 : Décomposition du prix TTC des carburants

	SP95 E10 (€/L)	SP98 (€/L)	Diesel (€/L)
Brut rafiné	**0,589**	**0,614**	**0,976**
Accises et autres taxes	**0,977**	**0,994**	**0,799**
accises (ex TICPE)	0,759	0,776	0,608
CEE[a]	0,158	0,158	0,132
TIRUERT[b]	0,060	0,060	0,060
Distribution	**0,100**	**0,100**	**0,100**
Prix hors TVA	1,667	1,708	1,875
TVA	**0,333**	**0,342**	**0,375**
Prix toutes taxes et accises	**2,000**	**2,050**	**2,250**
Elasticité du prix au brut	0,451	0,455	0,592

[a] CEE: Certificats d'Energie [b] TIRUERT: Taxe Incitative relative à l'utilisation de l'énergie renouvelable dans les transports

Sources : UFIP, DGFIP, calculs OFCE.

Les recettes fiscales R liées aux hydrocarbures sont ainsi (V est le volume vendu) :

$$R = (\frac{t}{1+t} \times p + a) \times V$$

En supposant que $dV/V = -\alpha \times dp/p$ (α est l'élasticité des consommations au prix) et en notant $\tau = \frac{t}{1+t} \times p$ la recette de TVA par litre, on en déduit que :

$$dR = (-\alpha \times (\tau + a) + \tau) \times V \times dp/p$$

Pour une valeur spécifique de α^*, $dR = 0$:

$$\alpha^* = \frac{\tau}{a+\tau} \approx \frac{0,33}{0,97+0,33} \approx 0,25$$

Si l'élasticité des volumes consommés à leur prix TTC est supérieure à 0,25 (en valeur absolue), alors, les recettes supplémentaires de TVA sont annulées par les pertes d'accises due à la réduction des volumes. Cette élasticité dépend du prix TTC du carburant ou du prix du baril du pétrole pétrole — elle est d'autant plus faible qu'il est faible. Les éléments empiriques présentés ci-dessus permettent de conclure sans ambiguïté que la hausse des prix du brut provoque une perte de recettes fiscales sur les hydrocarbures à terme. A court terme, il est possible que les effets se neutralisent.

Pour une élasticité prix des consommations de carburant de −0,66, l'élasticité des recettes fiscales sur les carburants (incluant la TVA) est de −0,41. En négligeant les effets des exonérations, l'ordre de grandeur de la baisse de recette fiscales sur les carburants pour une hausse permanente du prix à la pompe de 10% est de moins d'un milliard d'euros par an à court terme (ou d'approximativement 0 en utilisant les élasticités de

Bonnet *et al.* (2025) et Calvet et Marical (2011)) et d'un peu plus de 1 milliard d'euros par an à long terme.

Bonnet O., Fize É., Loisel T., Wilner L. (2025). « Compensating against fuel price inflation: Price subsidies or transfers? », *Journal of Environmental Economics and Management*, *129*, p. 103079.

Calvet L., Marical F. (2011). « Consommation de carburant : effets des prix à court et à long terme par type de population », *Economie et Statistique*, n° 446, p. 25-44.

Veuillez citer ce travail comme suit :

Xavier Timbeau (2026). « Non, l'État ne profite pas de la hausse du pétrole », *Blog IFE*.

Rédacteurs en chef : Elliot Aurissergues & Paul Malliet