INSTITUT MOBILITÉS
EN TRANSITION

Répondre à la crise des carburants : politiques universelles ou ciblées ?

Simon Louédin, Antoine Trouche, Jean-Philippe Hermine (IMT),
Andreas Rüdinger (Iddri)

ÉTUDE
N° 03
NOVEMBRE 2026

MESSAGES CLÉS

Les baisses de fiscalité (TVA et/ou accises) auraient coûté 9 à 12 fois plus cher que l'aide ciblée actuelle pour les seuls ménages. Elles auraient réduit les recettes publiques sur les ménages de 4,7 Md € à 5,9 Md € en 2026, contre 0,5 Md € pour l'aide « travailleur grand rouleur ». Ces mesures, non ciblées selon le consommateur de carburant, auraient eu un coût global de 5,9 à 7,8 Md € en 2026, en prenant en compte la consommation des entreprises.

La réduction de la fiscalité ou la suppression des CEE compensent mal la crise et profitent d'abord aux ménages les moins touchés. La crise actuelle représente une perte de pouvoir d'achat 2 à 3 fois plus élevée pour la moitié la plus modeste des ménages des zones peu ou très peu denses que pour la moitié la plus aisée, plutôt urbaine. Pourtant, ces mesures compenseraient systématiquement plus les ménages dont le pouvoir d'achat est le moins affecté. La hausse des prix impacte, en effet, surtout le gazole, plus présent chez les ménages modestes et ruraux, alors que la baisse de taxe par litre est proche d'un carburant à l'autre. Inégales et ayant un coût public élevé, ces mesures ne couvrent qu'en moyenne 65 % (baisse d'une seule taxe), 82 % (réduction de la TVA et des accises) et 41 % (suppression des CEE) du surcoût que représenterait la crise.

L'aide ciblée est plus équitable, mais son montant est insuffisant en l'état pour compenser le surcoût subi par les populations qu'elle cible. Elle compense davantage les ménages éligibles les plus touchés (60 % pour le quart le plus modeste, 51 % pour le troisième quartile, 0 % pour le quartile le plus riche). Pourtant, cela ne représente qu'un peu plus de la moitié du surcoût en moyenne du fait de son montant limité et de son ciblage uniquement pour les distances parcourues liées à l'emploi par les actifs. L'aide ne prend ni en compte les distances hors travail (alimentation, éducation, santé par exemple), ni les personnes n'ayant pas déclaré de revenu d'activité en 2024 (chômeurs ou jeunes étudiants et apprentis par exemple), ni de façon générale toutes les personnes n'étant pas actives, quel que soit leur niveau de richesse. Enfin, avec une logique de compensation centrée sur un véhicule, elle sous-estime l'exposition à la crise à l'échelle du ménage (nombre de véhicules utilisés, présence d'inactifs motorisés dans le ménage, gestion mutualisée des revenus du ménage).

Pour un coût public identique à une baisse de la fiscalité, il serait possible à la fois de mieux compenser les individus éligibles à l'aide ciblée aujourd'hui et d'investir dans des politiques qui réduisent durablement l'exposition des ménages aux crises. 1 Md € supplémentaire consacré à l'aide ciblée suffirait à compenser intégralement la crise pour le public actuellement visé par l'aide, sans toutefois traiter les problèmes de ciblage. Par rapport au montant d'une réduction conjointe de la TVA et des accises (7,8 Md €), 6,4 Md € seraient encore disponibles pour financer un parc automobile à loyer modéré de 1,7 million de véhicules sur 20 ans. Le même budget pourrait aussi couvrir le fonctionnement annuel (2,8 Md €/an) de Services Express Routiers (lignes de cars express et de covoiturage) qui desserviraient 23 millions de personnes. Ces politiques procureraient chaque année des gains de pouvoir d'achat 2 à 3 fois plus élevés que les économies liées à l'abaissement des taxes. Elles seraient par ailleurs plus performantes sur le plan de la décarbonation, de la souveraineté, et sur le plan strictement économique : un euro d'aide publique dépensé dans le soutien au véhicule électrique (leasing social) génère quasiment trois fois plus d'économies pour le bénéficiaire qu'un euro dépensé en chèque carburant sur l'ensemble de la durée de vie du véhicule.

IDDRI

Répondre à la crise des carburants : politiques universelles ou ciblées ?

Simon Louédin, Antoine Trouche, Jean-Philippe Hermine (IMT), Andreas Rüdinger (Iddri)

INTRODUCTION. 4

1. QUOI QU'IL EN COÛTE ? COMPARAISON DU COÛT PUBLIC DE CHAQUE POLITIQUE 5
- Abaisser la fiscalité, la politique la plus coûteuse pour les finances publiques 5
- L'aide ciblée et la règle d'or, une dépense publique relativement peu élevée 5
- Le blocage des prix 5
- Supprimer les CEE, augmenter les dépenses publiques 7
- Mise en perspective des politiques de compensation et des politiques de transformation 7

2. ÉCONOMIES POUR LES MÉNAGES ET TAUX DE COMPENSATION DE LA CRISE SELON LEUR NIVEAU DE VIE ET LEUR LIEU DE RÉSIDENCE 8
- Analyse selon le niveau de vie 8
- Analyse selon le lieu de résidence 9
- Analyse croisée selon le niveau de vie et la densité du lieu de résidence 10
- Un nouveau contexte géopolitique qui accentue les limites des politiques universelles 11
- Des effets macroéconomiques limités 11

3. COMPARAISON DU TAUX DE COMPENSATION ENTRE L'AIDE CIBLÉE ET LES POLITIQUES UNIVERSELLES 13
- Une aide concentrée sur les ménages les plus exposés 13
- Une compensation moyenne plus faible que les baisses de taxes 13
- Une politique plus équitable d'un point de vue distributif 14
- Des défauts de conception 14

CONCLUSION. 15

MÉTHODOLOGIE. 15

BIBLIOGRAPHIE. 18

INTRODUCTION

La crise des carburants, qui a débuté en mars 2026, s'est intensifiée à la rentrée. Les prix à la pompe ont ainsi atteint leur niveau maximal fin septembre en France[1]. Pour y répondre, le gouvernement a mis en place des aides ciblées. Ce choix est pourtant critiqué de part et d'autre de l'échiquier politique, et nombreux sont ceux qui plaident pour une baisse universelle du prix à la pompe. Le débat entre ces deux types de mesures porte principalement sur leur coût public et leur caractère équitable.

Cet article compare, sur ces deux aspects, les politiques universelles et ciblées en réponse à la crise sur les carburants en 2026 (**Tableau**). Les premières ont fait l'objet de différentes propositions dans le débat public : nous testons les principales, avancées par des candidats à l'élection présidentielle de 2027. Elles se répartissent entre des politiques de baisse de la fiscalité (accises et/ou TVA) et des politiques réglementaires : suppression des certificats d'économies d'énergie (CEE) et blocage des prix. Nous évaluons, en comparaison, les effets de la politique ciblée mise en œuvre par le gouvernement : l'aide « travailleur grand rouleur » (Gouvernement, 2026a). Celle-ci accorde un chèque à des actifs utilisant leur véhicule à des fins professionnelles (pour des trajets domicile-travail d'au moins 15 km ou au moins 8 000 km parcourus par an). La première vague d'aide, d'avril à septembre, allouait 100 € aux personnes des cinq premiers déciles de revenu fiscal de référence, soit 3 millions de personnes potentiellement éligibles. La seconde vague, d'octobre à décembre, conserve ce montant mais l'étend aux sept premiers déciles, soit 5,5 millions de personnes. D'autres aides destinées aux professionnels existent, mais l'aide « travailleur grand rouleur » est la seule à viser exclusivement les ménages, qui constituent le périmètre de notre étude.

Il s'agit de déterminer quels auraient été le coût public (pour l'État) et les économies (pour les ménages) de chaque politique sur l'année 2026 si elle avait été mise en œuvre dès le début de la crise. Les estimations se réfèrent donc à un scénario central sur l'année, dans lequel aucune mesure n'aurait été prise.

Le coût public de chaque politique est évalué à la fois pour l'ensemble du parc routier motorisé de France métropolitaine et pour le seul parc des véhicules particuliers détenus par les ménages. Les politiques étant de nature différente, ce coût correspond selon les cas à des pertes de recettes fiscales par rapport aux recettes attendues en 2026, à des dépenses publiques ou à la rebudgétisation de politiques aujourd'hui financées par le mécanisme extra-budgétaire des CEE. Pour les ménages, les économies produites par les politiques sont évaluées par rapport à leurs dépenses de carburant dans le scénario central avec crise. Nous analysons dans quelle mesure ces économies compensent le surcoût de la crise selon les conditions de vie des ménages. L'ensemble des résultats présentés est issu d'une modélisation dont la méthodologie est décrite à la fin de l'article[2].

D'autres critères peuvent entrer en ligne de compte pour juger de la pertinence des différentes mesures présentes dans le débat public, notamment leur niveau de réversibilité (d'un point de vue politique), leurs effets induits sur les stratégies commerciales de la filière de distribution ou encore leur efficience économique relative vis-à-vis des alternatives de soutien aux solutions de substitution énergétiques (électrification, report modal). Ces critères sont largement évoqués dans l'article.

TABLEAU. Politiques publiques comparées

POLITIQUES UNIVERSELLES — Simulées, non mises en œuvre

Politiques uniquement fiscales

- Retour aux accises de 2017 et baisse de la TVA à 5,5 %
- Baisse d'un tiers des accises
- Baisse de la TVA de 20 % à 5,5 %

Politiques réglementaires

- Blocage des prix
- Suppression des CEE

POLITIQUE CIBLÉE — En vigueur en 2026

Aide ciblée « travailleur grand rouleur »

- Un chèque de 100 €
  (période d'avril à septembre)
- Deux chèques de 100 €
  (reconduction pour la période d'octobre à décembre)
- Deux chèques de 100 € et règle d'or
  (dans le cas d'un surplus de recettes fiscales liées au carburant)

1 Le prix du gazole est passé de 1,65 €/L en moyenne de janvier à février à 2,22 €/L en septembre (SDES, 2026). En moyenne journalière, il était monté jusqu'à 2,38 €/L le 9 avril et a atteint un pic à 2,41 €/L le 20 septembre dernier (Roole, 2026).

2 L'ensemble des résultats publiés proviennent de deux modèles, dont l'un a fait l'objet d'une publication en septembre (Institut Mobilités en transition-Iddri, 2026b). Les résultats concernant le coût public sont représentatifs pour l'ensemble du parc routier en circulation (avec une sensibilité pour les seuls véhicules particuliers détenus par les ménages) et les résultats publiés selon les conditions de vie des ménages sont représentatifs pour les 35,4 M de ménages motorisés en France métropolitaine.

1. QUOI QU'IL EN COÛTE ? COMPARAISON DU COÛT PUBLIC DE CHAQUE POLITIQUE

Voilà bien une interrogation centrale du débat. Le gouvernement justifie, d'abord, le recours aux aides ciblées par l'impératif de contenir le déficit public, dans un contexte de politique budgétaire restrictive et compte tenu de l'expérience de remise à la pompe de 2022, dont le coût pour l'État a été estimé à 7,5 Md €[3]. Ainsi, les politiques universelles de baisse de la fiscalité (TVA et/ou accises) sont présentées comme trop coûteuses pour les finances publiques. Par définition, elles réduisent les recettes fiscales, puisqu'elles diminuent le rendement de l'impôt par litre de carburant consommé. Mais quels sont donc les coûts relatifs de ces différentes politiques ?

Abaisser la fiscalité, la politique la plus coûteuse pour les finances publiques

Les politiques universelles de baisse de la fiscalité présentent le coût public le plus élevé. Les recettes fiscales sur les carburants de l'ensemble du parc routier en circulation atteindraient 36,3 Md € en 2026 dans notre scénario central[4]. Un passage de la TVA de 20 % à 5,5 % les réduirait de 5,9 Md €. La baisse des accises d'un tiers et la politique combinant baisse de la TVA et retour aux taux d'accises de 2017 auraient un coût encore plus élevé, de respectivement 7,2 Md € et 7,8 Md € (**Figure** 1).

Cette hiérarchie s'explique par deux effets. D'abord, la perte induite par la seule baisse de la TVA est moindre, car celle-ci porte principalement sur les ménages, les professionnels récupérant déjà une partie de cet impôt. Sur le seul parc des véhicules particuliers des ménages, la hiérarchie serait d'ailleurs différente : le coût s'établirait entre 4,7 Md € et 5,9 Md € selon les scénarios, et la baisse d'un tiers des accises coûterait autant que celle de la TVA (**Figure** 1).

Ensuite, une politique qui abaisse les deux taux réduit mécaniquement davantage les recettes, notamment parce que la baisse unitaire est plus forte sur le gazole, carburant dont le prix est le plus affecté par la crise. Enfin, il s'agit de souligner qu'une baisse de TVA sur les carburants, contrairement au gaz et à l'électricité, n'est pas compatible avec le droit européen en l'état, les carburants ne figurant pas à l'annexe III de la directive TVA qui liste limitativement les biens éligibles à un taux réduit (Conseil de l'Union européenne, 2022).

L'aide ciblée et la règle d'or, une dépense publique relativement peu élevée

Le coût de l'aide ciblée mise en œuvre actuellement est nettement plus faible : de l'ordre de 0,5 Md € pour l'aide « travailleur grand rouleur ». Cette estimation est fondée sur le taux de recours observé lors de la première vague (50 %) et en retenant un taux identique, pour la seconde vague, pour les personnes ne recevant pas l'aide automatiquement[5]. Le gouvernement a provisionné 1,4 Md € pour l'ensemble des aides, y compris celles destinées aux professionnels (**Figure** 1). Ce montant dépend toutefois du taux de recours. Dimensionné sur la première vague, il suffirait encore pour la seconde, sans nouvelle dépense à provisionner.

Le gouvernement a aussi annoncé l'instauration d'une « règle d'or » qui vient de faire l'objet d'un amendement au projet de loi de finances (PLF) pour 2027 (Gouvernement, 2026b). Selon l'amendement, ce mécanisme consiste à redistribuer un éventuel « surplus » de recettes fiscales sur les carburants (seulement essence et gazole) par rapport aux recettes de 2024. La hausse des prix induite par la crise accroît, en effet, le rendement de la TVA, un effet en partie compensé par la baisse de la consommation de carburant en réaction à cette hausse (élasticité-prix de la demande). En tenant compte de ces deux effets, et des modalités de l'amendement, il n'y aurait pas de surplus en fin 2026 mais plutôt un déficit de 1,2 Md € de recettes par rapport à 2024 pour l'ensemble du parc routier en circulation.

L'absence de surplus dépend, néanmoins, surtout de la baisse tendancielle des recettes d'accises sur les produits pétroliers, érodées d'une année sur l'autre par le recul de la consommation de gazole lié à l'électrification du parc routier et par la baisse de la consommation moyenne des véhicules thermiques. En effet, l'estimation dépend en partie de l'effet de l'élasticité, un phénomène économique, mais aussi de l'année de référence retenue pour calculer ce surplus, un choix politique et réglementaire. En considérant comme année de référence les recettes fiscales projetées de 2026 hors crise et non celle de 2024 comme le fait l'amendement, le surplus deviendrait positif (0,9 Md € avec élasticité et 1,6 Md € sans élasticité), auquel cas la règle d'or aurait entraîné une redistribution (**Figure 1**). Notons que, dans tous ces cas de figure, la somme du surplus (avec une année de 2026 de référence pour le calcul des recettes) et de l'aide ciblée actuelle représenterait toujours un coût public inférieur aux politiques de baisse de la fiscalité.

Le blocage des prix

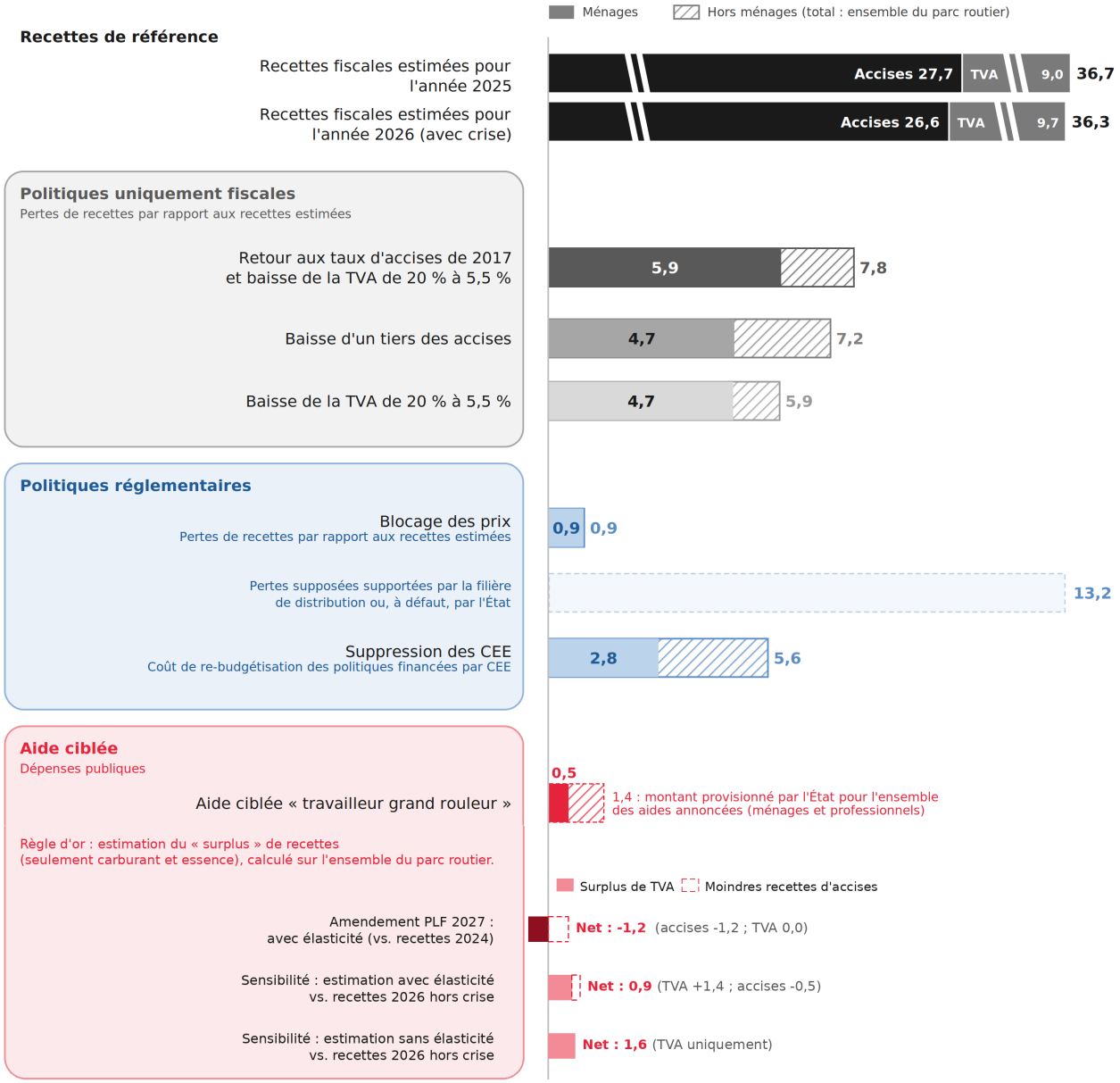
Une politique universelle réglementaire de blocage des prix à la pompe induirait une perte de recettes de 0,9 Md €,

3 Pour le bouclier tarifaire multi-énergies mis en place sur la période 2022-2024, le coût public brut s'était élevé à 72 Md € (Cour des comptes, 2024).

4 Pour l'analyse des recettes publiques, nous retenons non seulement le parc de véhicules particuliers à disposition des ménages et des flottes professionnelles, mais aussi l'ensemble des autres modes de transport routiers (véhicules utilitaires légers, poids lourds, bus et cars, deux-roues motorisés). Il s'agit des recettes nettes de récupération et de remboursement de l'accise et de la TVA sur l'ensemble des carburants, incluant l'électricité puisque certaines mesures proposent de diminuer également le taux de taxe sur cette énergie.

5 Les personnes ayant déjà reçu l'aide lors de la première vague la recevront automatiquement pour la seconde vague.

FIGURE 1. Coût public des politiques (Md €)

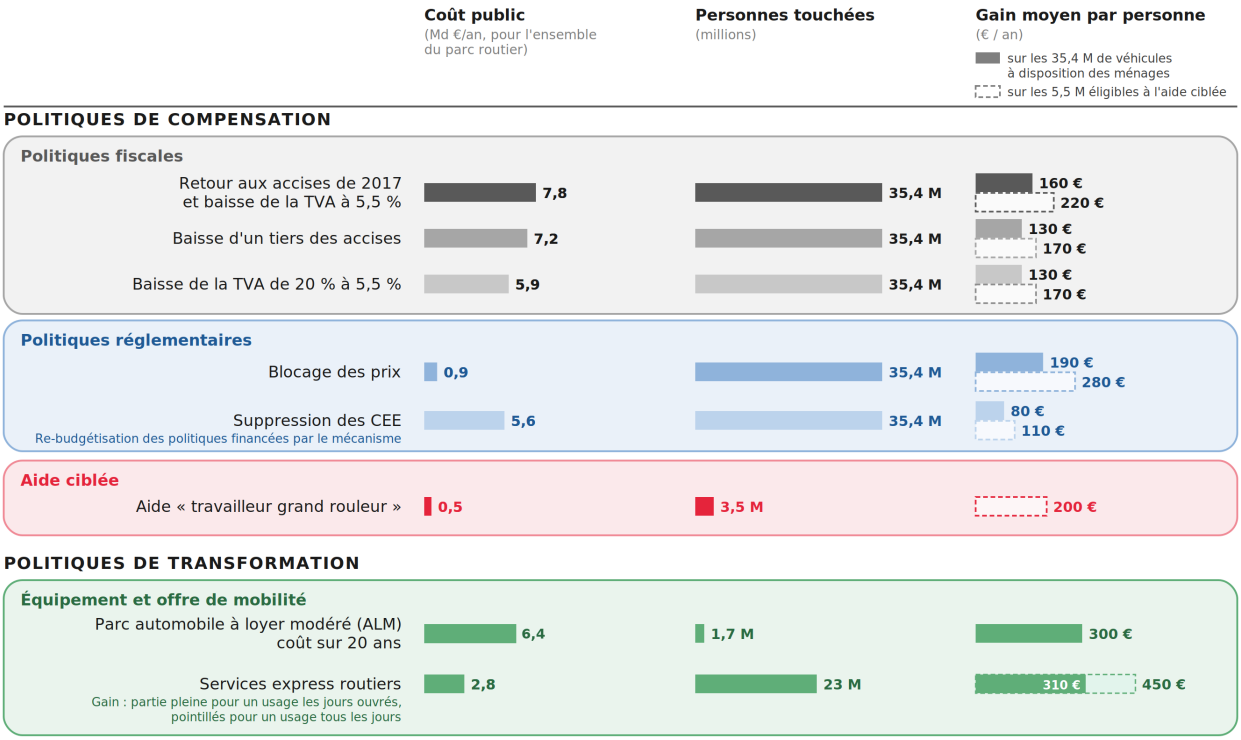


soit l'équivalent des dépenses consacrées aux aides ciblées actuelles si celles-ci étaient utilisées par l'ensemble des personnes éligibles. Le blocage a bien un coût strictement public puisqu'il réduit les recettes de TVA par rapport à celles induites par la crise, l'élasticité-prix jouant ici en sens inverse et limitant une partie de cette perte.

Mais, le blocage des prix est d'abord supposé transférer le surcoût de la crise des ménages ou de l'État vers les entreprises privées, contrairement aux autres politiques. Pour la filière de distribution des carburants (raffinage, logistique, distribution), cette mesure représenterait une perte de revenu de 13,2 Md € par rapport au revenu estimé pour 2026, sur l'ensemble des véhicules routiers en circulation (**Figure 1**). Faute de blocage depuis mars, la filière a au contraire dégagé des marges supérieures à celles d'une situation hors crise (IFPEN, 2026). Pour les acteurs intégrés, la crise permet en outre, même en cas de blocage, de réaliser des marges sur l'amont de l'activité (exploration-production).

Cela suppose surtout que le blocage des prix n'aurait pas d'impact sur l'approvisionnement pétrolier de la France. En pratique, un blocage sans compensation par l'État des pertes de la filière risquerait d'entraîner des pénuries, la filière de distribution choisissant de vendre le carburant ailleurs pour maximiser ses profits. Une telle situation doit s'apprécier dans le contexte géopolitique actuel où les prix des carburants dépendent d'abord des tensions commerciales d'approvisionnement sur le diesel raffiné au niveau mondial, ce qui n'était pas le cas au début de la crise. Le résultat d'une telle politique dépend donc de la capacité de l'État à établir un rapport de force suffisant pour contraindre la filière de distribution à poursuivre la vente de carburants en France, malgré de moindres recettes.

FIGURE 2. Coût public, personnes touchées et gain moyen par personne selon les politiques



Note : les gains sont exprimés marginalement, par politique, en €/an/véhicule. Pour les politiques de compensation, il s'agit des économies que permettent de réaliser respectivement des baisses de taxes, une suppression des CEE, un blocage des prix ou un chèque carburant. Pour le parc automobile à loyer modéré (ALM), le gain correspond aux économies liées à la possession d'un véhicule électrique par rapport à un véhicule thermique équivalent dans les conditions proposées par T&E (durée de détention de 11 ans, loyer cible de 150 €/mois frais d'entretien inclus, pour un kilométrage annuel moyen de 11 100 km, soit la moyenne des particuliers en 2025). Les gains sont estimés par rapport à un véhicule thermique équivalent neuf, de 5 ans, de 10 ans et de 15 ans, pondérés par la représentativité de ces véhicules dans le parc. Pour les services express routiers, il s'agit des économies liées au fait de ne pas utiliser son véhicule particulier, rapportées au nombre de véhicules-kilomètres évités. Le coût public des SER intègre un ratio recettes/dépenses (R/D) de 50 %. Les économies pour les ménages sont nettes de la tarification usager.

Supprimer les CEE, augmenter les dépenses publiques

La suppression des CEE n'entraînerait pas de pertes de recettes fiscales, puisqu'il s'agit d'un mécanisme extra-budgétaire, mais elle imposerait de re-budgétiser les politiques qu'il finance aujourd'hui, notamment les aides à l'achat de véhicules électriques et le leasing social. Cela représenterait une nouvelle dépense publique de l'ordre de 5,6 Md €, estimée sur la contribution CEE hors TVA de l'ensemble du parc routier et 2,8 Md € pour les seuls véhicules particuliers des ménages (**Figure 1**), soit un coût du même ordre que celui des baisses de taxes et bien supérieur à celui de l'aide ciblée.

Mise en perspective des politiques de compensation et des politiques de transformation

Le coût public des politiques de baisse de la fiscalité ou de suppression des CEE serait donc bien plus élevé que celui de l'aide ciblée actuelle. Ces politiques ont en commun de chercher à atténuer les effets du cycle économique pour compenser la baisse de pouvoir d'achat des ménages. Elles ne modifient pas, pour autant, les pratiques ni les équipements (électrification, report modal, baisse de la consommation) qui déterminent pourtant le surcoût subi lors d'une crise. Leur coût peut donc être mis en regard de dépenses publiques qui viseraient à réduire l'exposition des ménages aux hausses de prix.

Orienter une partie des efforts budgétaires vers ces changements apparaît plus efficace, y compris d'un strict point de vue économique. Sur sa durée de vie, un véhicule électrique financé par le leasing social actuel coûte en moyenne 1300 €/an de moins que son équivalent thermique. Au bout de 8 ans (pour une durée de vie moyenne de 20 ans), les économies réalisées dépassent déjà le montant de l'aide. Si un euro de chèque carburant dépensé par l'État procure un euro d'économie au conducteur, un euro d'aide au passage à l'électrique lui procure en moyenne 2,7 € d'économies. Le coût initial d'un véhicule en leasing social étant toutefois bien plus élevé que celui d'un chèque carburant, un budget d'aide identique permet de soutenir, les premières années, moins de conducteurs par le leasing social que par un chèque carburant.

Enfin, par rapport au coût public des politiques de baisse de la fiscalité, il serait possible à la fois de mieux compenser les personnes éligibles (partie 3) et d'investir dans des politiques de transformation limitant durablement l'exposition des ménages aux crises sur le carburant. Ainsi, par rapport à une réduction conjointe de l'accise et de la TVA dont le coût public est de 7,8 Md € :

— Le financement d'un parc automobile à loyer modéré (ALM)[6] sur 20 ans, proposition de T&E (2026), c'est-à-dire la socialisation d'une partie des véhicules électriques au bénéfice des ménages des classes moyennes et populaires, coûterait moins cher annuellement (6,4 Md €) qu'une baisse de la fiscalité sur un an, tout en procurant des économies par véhicule deux fois plus élevées, bien que pour moins de personnes (**Figure 2**).
— Le financement annuel d'un système de transport collectif ambitieux à maturité, en zones périurbaines et rurales, composé de lignes de cars express et de covoiturage (les « services express routiers »), représenterait 2,8 Md €/an et desservirait 23 millions de personnes supplémentaires par rapport à aujourd'hui, pour des économies 3 fois plus élevées pour les usagers par rapport à la baisse des taxes[7], et 2 fois plus en n'utilisant ces services que les jours ouvrés, par exemple pour aller au travail (**Figure 2**).

Peut-on pour autant en déduire l'inefficacité des politiques qui agissent sur la fiscalité ? Ces mesures ne sont-elles pas plus coûteuses parce qu'elles réduisent davantage le surcoût de la crise pour les automobilistes ? Pour répondre à cette question, il convient de comparer ces politiques du point de vue des économies qu'elles procurent aux ménages face à la crise.

2. ÉCONOMIES POUR LES MÉNAGES ET TAUX DE COMPENSATION DE LA CRISE SELON LEUR NIVEAU DE VIE ET LEUR LIEU DE RÉSIDENCE

Du point de vue des automobilistes, une politique universelle se traduit par une baisse du prix à la pompe identique pour tous. Les économies réellement réalisées par les ménages dépendent cependant autant de cette baisse unitaire que de leur consommation de carburant. Le nombre de voitures possédées, leur consommation unitaire, les distances parcourues ou encore la motorisation déterminent la dépense effective de carburant. Or, ces caractéristiques varient selon les conditions de vie des automobilistes, en particulier selon deux dimensions : le revenu et le lieu de vie. La crise comme les politiques qui y répondent ont donc un impact différencié selon les ménages.

Analyse selon le niveau de vie

Les politiques universelles, qu'il s'agisse de baisse de la fiscalité, de suppression des CEE ou de blocage des prix, génèrent plus d'économies, en valeur absolue, pour les plus riches que pour les plus pauvres. En effet, le nombre de véhicules par ménage, la consommation unitaire et le kilométrage annuel croissent en moyenne avec le revenu. Selon nos estimations, seuls les 30 % des ménages les plus aisés réalisent des économies supérieures à la moyenne si une politique universelle était mise en œuvre. D'une politique à l'autre, le quart des ménages les plus aisés réaliserait entre 1,7 et 2 fois plus d'économies que le quart le plus modeste (**Figure 3**). Le taux de motorisation explique l'essentiel de cet écart selon le revenu. Pourtant, la crise grève plus de 2 fois plus le pouvoir d'achat des 25 % les plus modestes (0,9 %) que le quart des plus aisés (0,4 %). Il existe, ici, une forme d'inégalité déjà bien documentée (INSEE, 2023 ; IMT, 2026a) car la hausse du prix des carburants, dont la consommation est plus contrainte, a un impact plus fort pour les plus modestes, ayant un moindre revenu. Mais, cela resterait une inégalité indirectement créée par la structure de consommation initiale des ménages ou les disparités de revenu et non par les politiques de compensation elles-mêmes. Ces politiques ne feraient que reproduire les défauts de l'ordre existant dont la raison leur est exogène (plus haut niveau de revenu, plus de biens à disposition, plus d'usages ostentatoires, plus de revenus). Est-ce, pourtant, seulement le cas ? Faudrait-il aller jusqu'à conclure que, le surcoût de la crise étant lui-même croissant avec le revenu, il ne serait pas injustifié que les plus riches bénéficient mécaniquement davantage de ces politiques ?

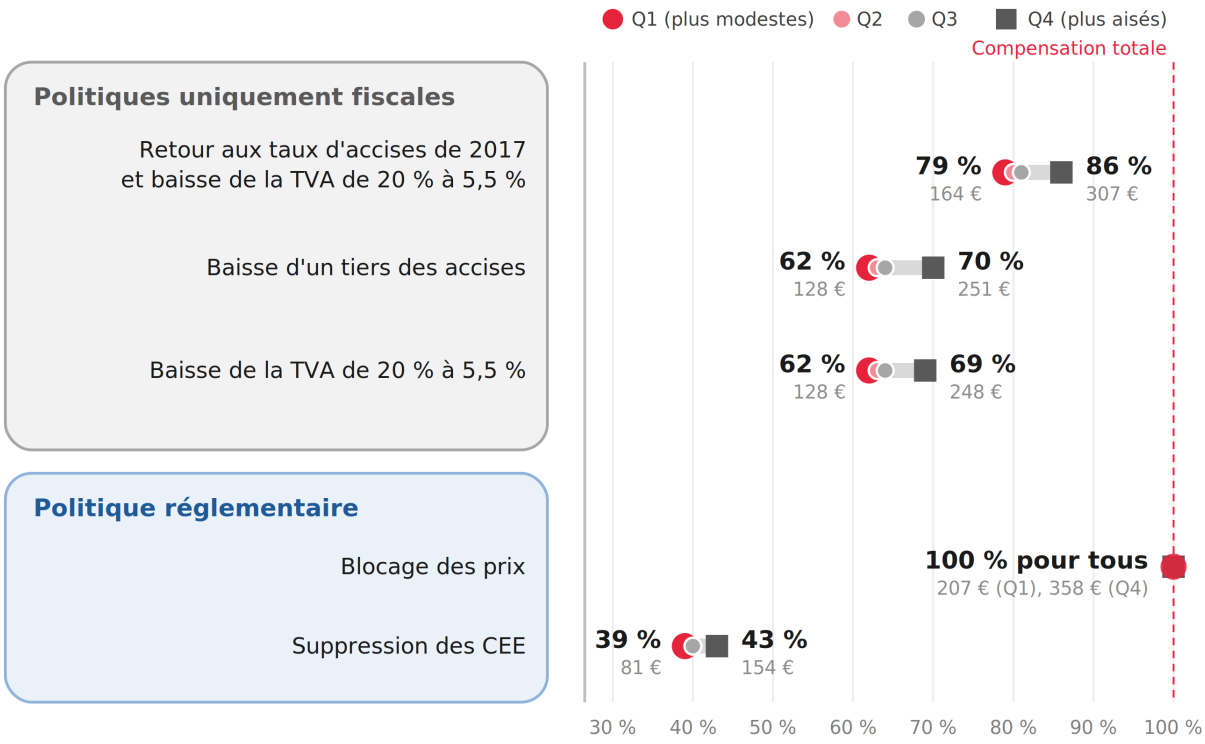
Il apparaît en réalité que les politiques de baisse de la fiscalité et de suppression des CEE introduisent des inégalités supplémentaires en compensant davantage le surcoût de la crise, c'est-à-dire la perte de pouvoir d'achat, pour les plus riches que pour les plus pauvres. En effet, l'impact de la crise diffère selon le carburant : la hausse du prix unitaire est plus forte pour le gazole. Or, les politiques de baisse de la fiscalité procurent des économies unitaires similaires pour tous les ménages. Le surcoût de la crise est donc plus ou moins compensé selon le niveau de baisse des taxes, mais la distribution du taux de compensation dépend d'abord du taux de possession de véhicules diesel. Autrement dit, ces politiques distribuent inégalement leurs gains, au-delà de la structure de consommation ou du niveau de revenu, de manière endogène (une baisse similaire du taux de taxe sur les carburants). Le taux de « diésélisation » étant plus élevé chez les moins aisés, les politiques de baisse de la fiscalité compensent, selon les mesures, entre 62 % et 79 % du surcoût de la crise pour le quart des ménages les plus modestes, contre 69 % à 86 % pour le quart des plus aisés (**Figure 3**). Elles ajoutent donc aux inégalités existantes, puisqu'elles compensent d'autant moins les pertes de pouvoir d'achat des moins aisés, dont le revenu est pourtant plus affecté par la crise.

Si toutes les politiques de baisse de la fiscalité favorisent les plus aisés, moins affectés par la crise, celles qui n'agissent

6 Il s'agit d'une proposition de l'ONG T&E, qui évalue différents scénarios pour l'avenir du leasing social (T&E, 2026). Elle fait l'objet d'une proposition de loi déposée à l'Assemblée nationale le 20 octobre 2026 (Assemblée nationale, 2026).

7 Plus précisément, par rapport aux personnes desservies par des TER dont la fréquence en heure de pointe est supérieure à 1 h. Cette proposition est portée par ECOV, T&E et l'IMT-Iddri (ECOV, 2025).

FIGURE 3. Part du surcoût de la crise compensée selon le niveau de vie des ménages en 2026



Note : gain moyen des ménages de chaque quartile, en € sur l'année.
Champ : ensemble des ménages de France métropolitaine détenteurs d'au moins un véhicule particulier.

que sur une taxe (TVA ou accises) compensent moins le surcoût de la crise (65 % en moyenne) qu'une politique agissant sur les deux (82 % en moyenne), le niveau de baisse des taux étant plus fort dans ce cas (**Figure 3**).

La politique de blocage des prix se distingue nettement par ses effets distributifs. En revenant aux prix d'avant crise, elle compense l'impact de la crise de manière identique pour tous les ménages. Autrement dit, contrairement aux baisses de taxes ou à la suppression des CEE, le blocage n'introduit pas de distorsion supplémentaire dans la répartition des gains (**Figure 3**). Néanmoins, cela correspond à une situation théorique « parfaite » dont la condition suffisante est forte : un retour aux prix d'avant crise identique sur chaque carburant. Une telle condition peut, en pratique, être rapidement intenable étant donné que les tensions d'approvisionnement sont différentes selon les carburants. De plus, le poids de la perte de pouvoir d'achat n'a pas la même valeur selon le niveau de revenu. Pour un ménage modeste dont le budget est déjà contraint, le surcoût de la crise peut entraîner des privations. À l'inverse, pour un ménage aisé, les dépenses de carburant pèsent moins dans le budget et son taux de motorisation est plus important. De deux choses l'une, le niveau de revenu ne conduit pas à des arbitrages de consommation contraints et le niveau de surcoût de la crise peut être contrôlé par un moindre usage des véhicules à disposition. Ces ménages présentent aussi une plus forte capacité financière à investir dans des solutions alternatives telles que les véhicules électriques.

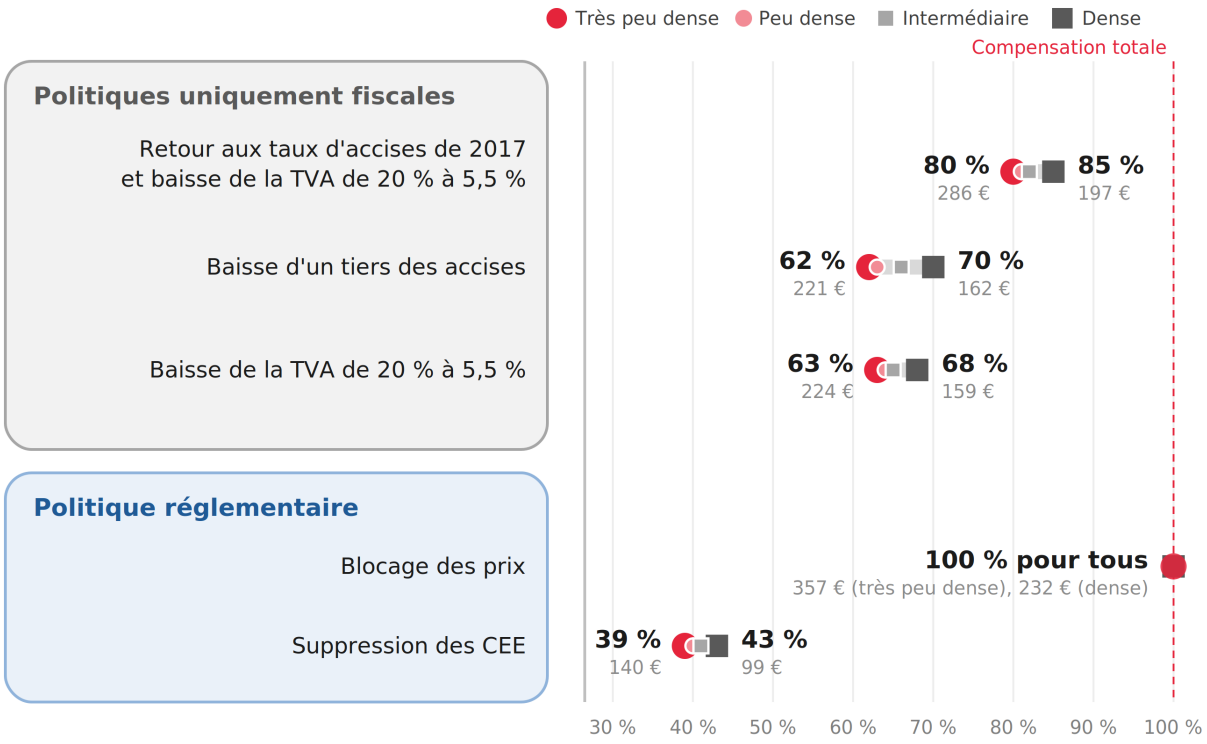
Analyse selon le lieu de résidence

Les politiques de baisse de la fiscalité compensent aussi moins le surcoût de la crise pour les ménages les plus éloignés des centres urbains, pourtant plus exposés à la hausse des prix. En zones peu ou très peu denses, les alternatives à la voiture sont en effet limitées, voire inexistantes[8]. Les distances parcourues y sont aussi plus importantes en moyenne, du fait de l'éloignement des lieux de la vie quotidienne (travail, éducation, santé par exemple)[9]. Ces automobilistes contribuent ainsi à 43 % des recettes fiscales sur les carburants (du parc des véhicules particuliers détenus par les ménages), alors qu'ils ne représentent que 38 % des ménages motorisés. En 2026, les dépenses de carburant pèseraient presque deux fois plus dans le revenu des automobilistes des zones peu ou très peu denses (5 %) que dans celui des habitants des zones denses (3 %). Cet écart,

8 Ainsi, en 2019, 67 % des kilomètres parcourus par les ménages résidant en zones denses étaient effectués en voiture contre 88 % pour les habitants de zones de densité intermédiaire et 91 % à 94 % pour ceux des zones peu denses (SDES-INSEE, 2021).

9 La distance moyenne des trajets réalisés en voiture pour les ménages vivant en zones denses est de 10 km contre entre 14 km et 15 km pour les ménages des zones peu ou très peu denses (SDES-INSEE, 2021).

FIGURE 4. Part du surcoût de la crise compensée selon la densité du lieu de résidence en 2026



Note : gain moyen par ménage en € sur l'année.
Champ : ensemble des ménages de France métropolitaine détenteurs d'au moins un véhicule particulier.

légèrement plus faible que celui observé selon le niveau de vie, s'explique par une moindre disparité du revenu selon le lieu de vie et *in fine* du taux de motorisation. La crise pèse néanmoins presque deux fois plus dans le budget des premiers (0,7 % contre 0,4 %). Si les politiques de baisse des taxes leur permettent de réaliser davantage d'économies en valeur absolue, elles leur sont donc défavorables, puisqu'elles ne compensent le surcoût de la crise qu'entre 62 % et 80 %, contre 68 % à 85 % pour les habitants des zones denses (**Figure** 4). Une suppression des CEE aurait le même effet distributif, tout en compensant moins le surcoût de la crise en moyenne (41 %).

Analyse croisée selon le niveau de vie et la densité du lieu de résidence

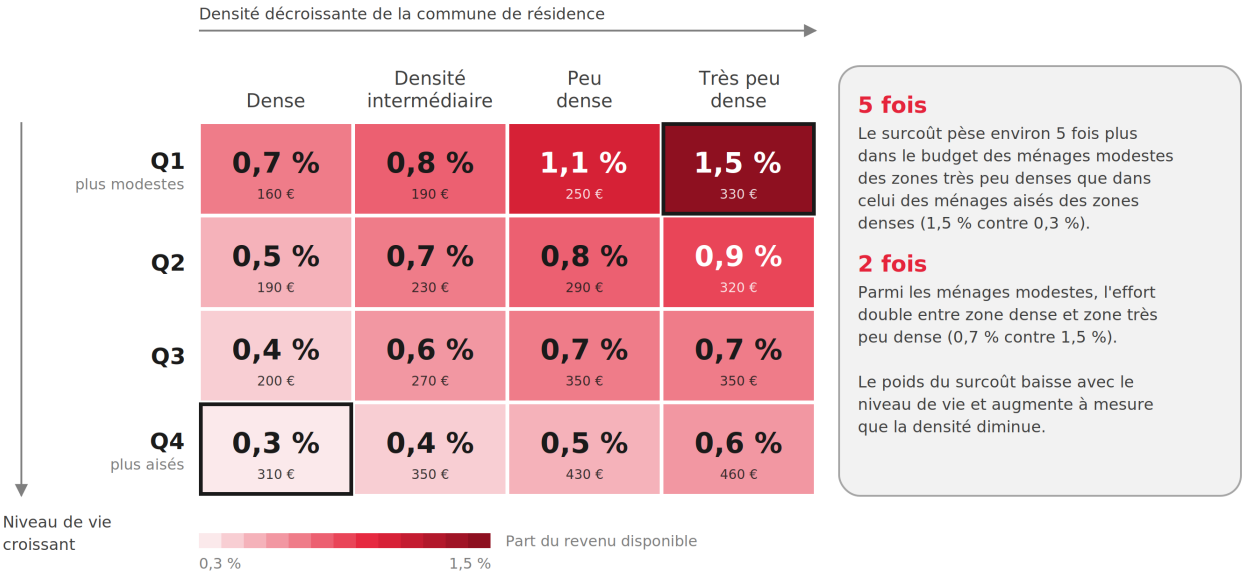
Enfin, les politiques universelles de baisse de la fiscalité ou de suppression des CEE se révèlent d'autant plus inéquitables qu'elles profitent systématiquement davantage aux ménages les moins affectés par la crise. En croisant la situation économique (niveau de vie) et le lieu de vie (densité de la zone de résidence) des ménages, il apparaît que le surcoût lié à la hausse des prix des carburants pèse principalement sur la moitié la plus modeste de la population vivant en zones peu ou très peu denses (entre 0,8 % et 1,5 % du revenu disponible), ainsi que sur le quart le plus modeste des zones denses ou de densité intermédiaire (entre 0,7 % et 0,8 %). À l'inverse, la crise ne représente que 0,3 % à 0,6 % du revenu disponible de la moitié la plus aisée vivant en zones denses ou de densité intermédiaire. Entre les situations extrêmes, le revenu des 25 % les plus modestes vivant en zone très peu dense est cinq fois plus touché par la crise que celui du quart le plus aisé des zones denses (**Figure 5**).

Même si les baisses de fiscalité procurent des économies croissantes avec l'éloignement des centres-villes, celles de la moitié la plus modeste des ménages des zones peu denses resteraient inférieures à la moyenne. À l'inverse, les 25 % les plus aisés économiseraient plus que la moyenne, quel que soit leur lieu de vie. La facture de la moitié la plus modeste des automobilistes des zones très peu denses baisserait aussi moins, en valeur absolue, que celle des 25 % les plus aisés des zones denses (**Figure 6**).

Quelles que soient les économies procurées en valeur absolue par une baisse de la fiscalité, le surcoût de la crise serait systématiquement mieux compensé pour les ménages les moins affectés. Pour la moitié la plus modeste des ménages des zones peu ou très peu denses, dont le revenu est le plus touché par la crise, ces politiques compenseraient entre 59 % et 79 % du surcoût selon les scénarios. Il en va de même pour le quart le plus modeste des zones denses ou de densité intermédiaire (entre 62 % et 80 %). À l'inverse, pour le quart le plus aisé, le moins affecté par la crise, la compensation est maximale, entre 66 % et 89 % (**Figure 6**).

Cette incohérence vaut pour toutes les politiques de baisse de la fiscalité et de suppression des CEE, même si

FIGURE 5. Surcoût de la crise rapporté au revenu selon le niveau de vie et la densité en 2026



Lecture : pour les ménages du premier quartile de niveau de vie vivant dans une commune très peu dense, le surcoût de carburant induit par la crise représente 1,5 % du revenu disponible annuel, soit 330 € par ménage en moyenne.
Champ : ensemble des ménages de France métropolitaine détenteurs d'au moins un véhicule particulier.

elle est plus ou moins marquée selon les mesures. Dans le scénario combinant un retour aux accises de 2017 et passage de la TVA de 20 % à 5,5 %, les « gagnants » seraient les 25 % les plus aisés des zones denses, avec en moyenne 280 € d'économies, soit une compensation de 89 % du surcoût induit par la crise. À l'inverse, les « perdants » seraient la moitié la plus modeste de la population des zones peu ou très peu denses, dont la facture baisserait de 200 € à 260 €, soit une compensation de seulement 78 % à 79 %. La cartographie de l'effet de cette politique permet d'identifier les ménages qui économisent plus et sont mieux compensés que la moyenne : les 25 % les plus aisés, urbains d'abord, ruraux ensuite que ce soit en valeur absolue ou en taux de compensation (**Figure 7**).

Un nouveau contexte géopolitique qui accentue les limites des politiques universelles

L'analyse met en évidence le rôle central du taux de « diésélisation » dans les effets distributifs de ces politiques. Or, la crise a changé de nature depuis l'été. L'approvisionnement en diesel raffiné est devenu le principal déterminant de la hausse des prix à la pompe, sur fond de bouleversement de la géopolitique de l'énergie lié aux conflits au Moyen-Orient et en Ukraine, qui ont conduit la Chine à restreindre ses exportations et les États-Unis à envisager des mesures similaires. Ce contexte éclaire différemment les effets microéconomiques des politiques étudiées.

La baisse de la fiscalité compense moins les ménages les plus exposés en raison de leur taux de « diésélisation ». Si les tensions actuelles sur le diesel se prolongeaient, ces politiques feraient face à un dilemme. Soit les taxes sont baissées davantage pour relever le taux de compensation, au prix d'un coût public plus élevé et sans amélioration de la répartition des économies selon les conditions de vie des ménages. Soit le coût public est maintenu constant, ce qui réduit la compensation des ménages et accentue le caractère inéquitable de ces politiques (**Figure 8**).

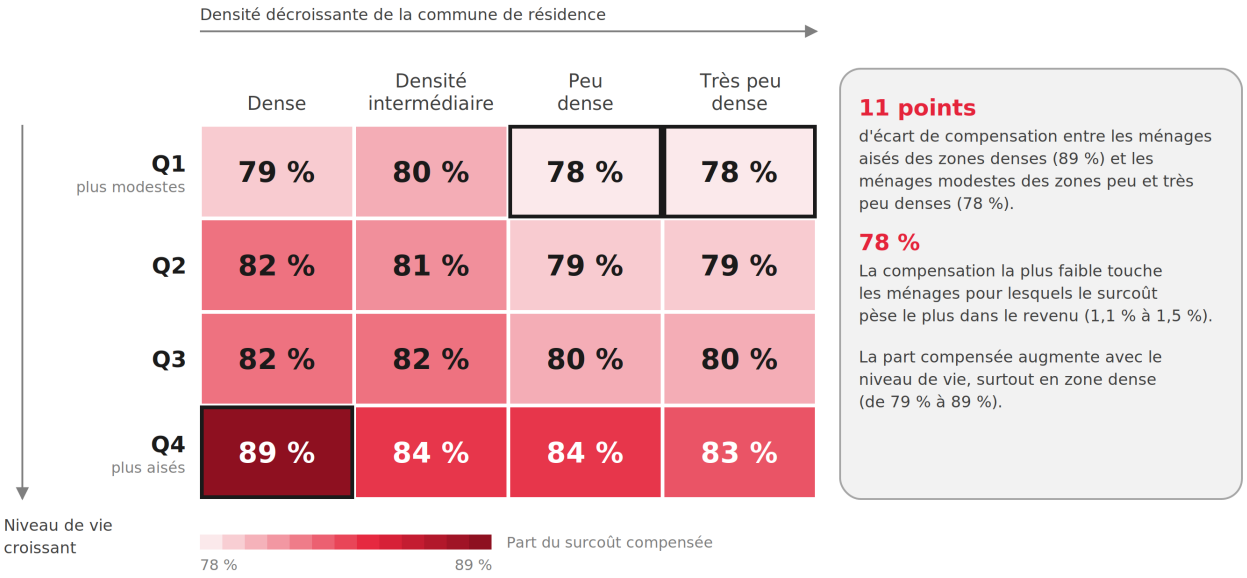
Le blocage des prix pourrait aussi, à l'encontre de sa logique, aboutir à un tel résultat. Dans un scénario de hausse des prix du diesel, il neutraliserait l'effet de la crise pour les ménages. Mais il entraînerait des pertes importantes pour la filière de distribution, a fortiori dans un contexte d'échanges commerciaux déjà tendus sur le diesel. S'il provoquait une pénurie de ce carburant, ses conséquences seraient d'autant plus graves pour les ménages les plus affectés par la crise : les plus modestes, vivant en zones périurbaines et rurales (**Figure 8**).

Des effets macroéconomiques limités

L'inefficacité des politiques de baisse des taxes ou de suppression des CEE – présentant un coût public élevé, ne couvrant pas entièrement le coût de la crise pour les ménages, compensant davantage les moins affectés – influencerait aussi négativement certaines de leurs conséquences macroéconomiques. Dans un contexte de politiques monétaires et budgétaires restrictives, la réduction des taxes serait plus profitable à des ménages dont la propension marginale à consommer est faible, ce qui amoindrirait l'effet sur la demande alors que la crise représenterait en 2026 -0,2 point de PIB (IFE-OFCE, 2026a ; IFE-OFCE, 2026c). Canal différent pour une conséquence identique, supprimer les CEE et les politiques que le mécanisme finance reviendrait à mettre fin à des mesures engendrant des gains de pouvoir d'achat fléchés vers les classes moyennes et populaires. Ainsi, le coût des CEE lié au parc

FIGURE 6. Part du surcoût de la crise compensée selon le niveau de vie et la densité en 2026

Retour aux taux d'accises de 2017 et baisse de la TVA de 20 % à 5,5 %



11 points

d'écart de compensation entre les ménages aisés des zones denses (89 %) et les ménages modestes des zones peu et très peu denses (78 %).

78 %

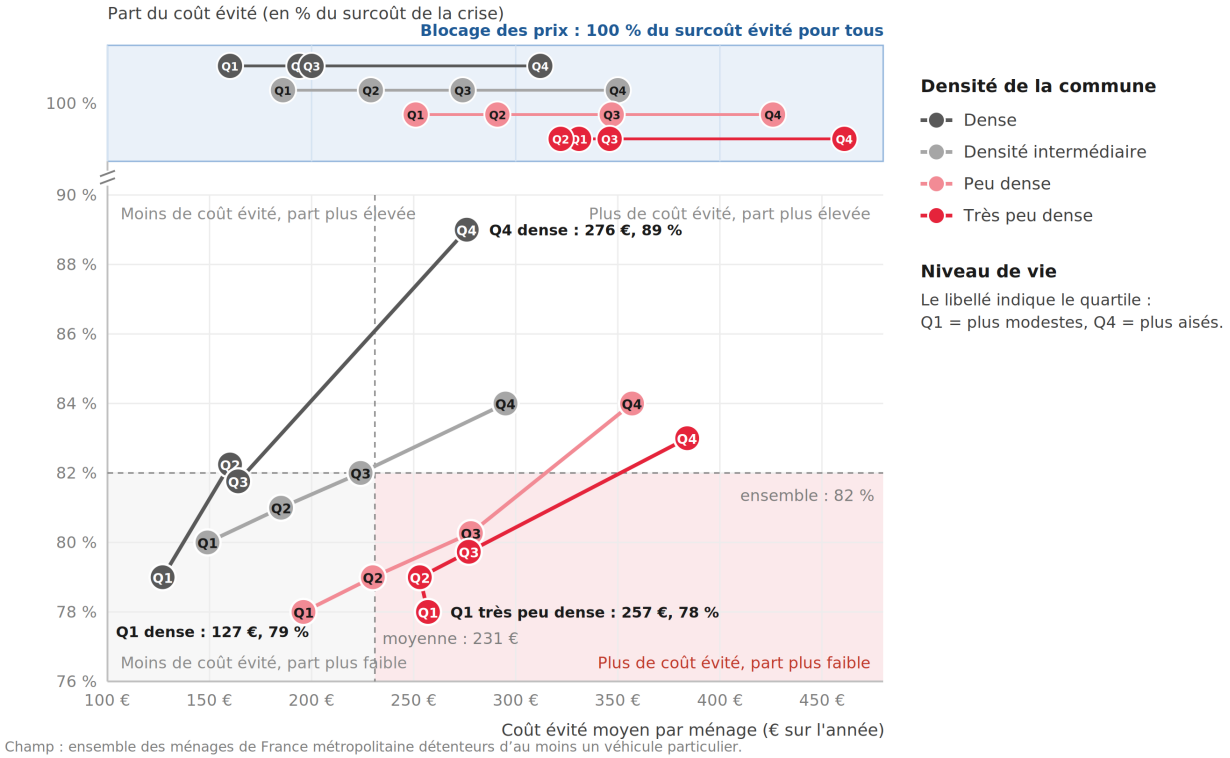
La compensation la plus faible touche les ménages pour lesquels le surcoût pèse le plus dans le revenu (1,1 % à 1,5 %).

La part compensée augmente avec le niveau de vie, surtout en zone dense (de 79 % à 89 %).

Lecture : pour les ménages du premier quartile de niveau de vie vivant dans une commune très peu dense, le retour aux taux d'accises de 2017 et la baisse de la TVA compensent 78 % du surcoût de carburant induit par la crise.
Champ : ensemble des ménages de France métropolitaine détenteurs d'au moins un véhicule particulier.

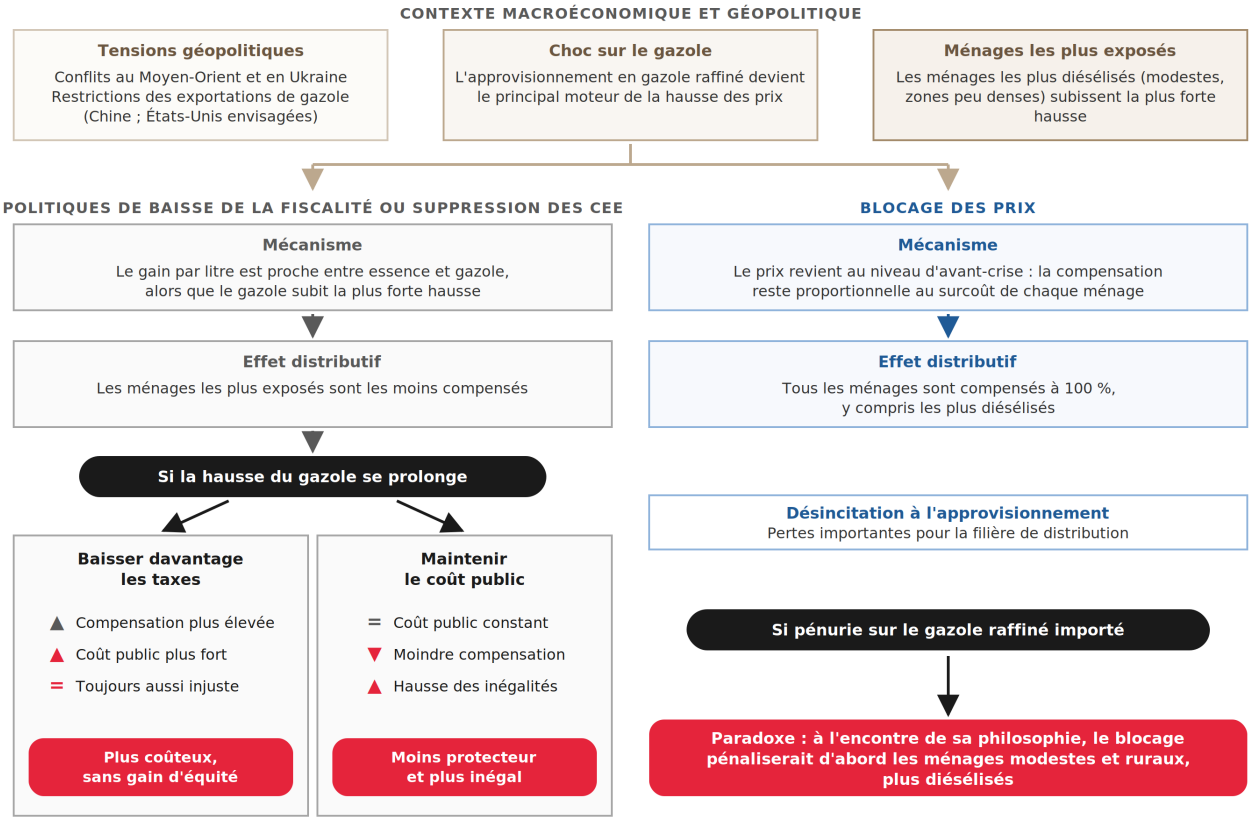
FIGURE 7. Coût évité et part du coût évité selon le niveau de vie et la densité en 2026

Retour aux taux d'accises de 2017 et baisse de la TVA de 20 % à 5,5 %, comparé au blocage des prix



Champ : ensemble des ménages de France métropolitaine détenteurs d'au moins un véhicule particulier.

FIGURE 8. Reconfiguration de la crise : un dilemme pour les politiques universelles



des véhicules particuliers détenus par les ménages est supporté à 34 %[10] par les plus modestes mais, en 2025, 74 % des aides à l'achat pour les véhicules particuliers électriques, exclusivement financées par le mécanisme, leur ont profité.

La politique d'aide ciblée mise en œuvre actuellement est-elle plus juste ? Compense-t-elle autant le surcoût de la crise que les autres politiques, et de manière plus équitable ? Pour répondre à ces questions, nous la comparons aux politiques universelles sur la population visée par l'aide.

3. COMPARAISON DU TAUX DE COMPENSATION ENTRE L'AIDE CIBLÉE ET LES POLITIQUES UNIVERSELLES

La politique d'aide ciblée vise à compenser le surcoût des ménages les plus exposés à la crise. Ses critères d'éligibilité limitent mécaniquement une partie des effets inéquitables d'une baisse de la fiscalité ou de suppression des CEE. En subventionnant les actifs « grands rouleurs », les aides ciblées ne compensent pas les personnes les moins affectées par la crise.

Une aide concentrée sur les ménages les plus exposés

L'aide actuelle subventionne d'abord des ménages dont la consommation de carburant est parmi les plus élevées. Ce poste représente en moyenne 8 % de leur revenu, contre 4 % pour l'ensemble des ménages motorisés. La crise représente donc pour ces foyers une perte de pouvoir d'achat plus importante (1,2 % du revenu, contre 0,6 % en moyenne). Pour les 25 % les moins aisés d'entre eux, la crise porte les dépenses annuelles de carburant de l'ensemble des véhicules du ménage au-delà d'un mois de revenu disponible en moyenne. Pour les 10 % les plus modestes, la perte atteint 1,9 % du revenu, soit l'équivalent du poids de la fiscalité routière totale (à l'achat, à l'usage et à la détention) dans le revenu de la moitié la plus modeste de l'ensemble des ménages motorisés[11].

Une compensation moyenne plus faible que les baisses de taxes

La subvention est pourtant inférieure, en valeur absolue, aux économies permises par les politiques universelles. L'aide s'élève à 200 € par personne sur les deux vagues. À l'échelle du ménage, elle croît avec le nombre d'actifs éligibles. Compte tenu du nombre moyen de personnes (et donc de véhicules) éligibles par ménage (1,11), elle atteindrait en

10 Il s'agit de la contribution CEE liée à la consommation des véhicules particuliers détenus par les ménages. 37 % provient des 25 % les plus aisés.

11 Ce résultat est tiré du baromètre de la fiscalité routière (IMT-Iddri, 2026b).

moyenne 222 € par ménage[12]. En comparaison, les baisses de taxes procureraient, en moyenne pour les véhicules éligibles des ménages, entre 270 € et 350 € d'économies selon les mesures. L'aide ciblée aurait ainsi un taux de compensation de 55 %, inférieur en moyenne à celui d'un retour aux accises de 2017 combiné au passage de la TVA de 20 % à 5,5 % (77 %) ou des mesures qui ne baissent qu'une des deux taxes (59 %). Dans un cas favorable (un ménage comptant au moins deux actifs éligibles et percevant les deux

Une politique plus équitable d'un point de vue distributif

L'aide ciblée constitue toutefois la solution la plus équitable du seul point de vue distributif. Contrairement aux baisses de taxes, elle compense davantage les ménages les plus affectés par la crise. Pour les 25 % les plus modestes, pour lesquels la crise représente 1,5 % du revenu, elle compense 60 % du surcoût, contre 51 % pour les ménages du troisième quartile, pour lesquels la crise représente 0,9 % du revenu.

FIGURE 9. Impact de la crise dans le revenu et taux de compensation selon le niveau de vie

Ménages éligibles à l'aide « travailleurs grands rouleurs »

Niveau de vie croissant →

	Q1 (plus modestes)	Q2	Q3	Q4
Impact de la crise (en % du revenu disponible) en moyenne pour tous les véhicules des ménages	1,5 % (410 €)	1,2 % (490 €)	0,9 % (500 €)	0,7 % (610 €)
TAUX DE COMPENSATION DU SURCOÛT DE LA CRISE SELON CHAQUE POLITIQUE (en moyenne pour les véhicules éligibles des ménages)				
Politiques uniquement fiscales				
Retour aux taux d'accises de 2017 et baisse de la TVA de 20 % à 5,5 %	76 %	77 %	78 %	81 %
Baisse d'un tiers des accises	57 %	58 %	60 %	65 %
Baisse de la TVA de 20 % à 5,5 %	58 %	59 %	61 %	64 %
Aide ciblée « travailleur grand rouleur »				non éligibles à l'aide ciblée
Un chèque	30 %	26 %	26 %	0 %
Deux chèques	60 %	53 %	51 %	0 %
Politique réglementaire				
Suppression des CEE	37 %	37 %	38 %	41 %
Blocage des prix	100 %	100 %	100 %	100 %

Taux de compensation (une teinte par valeur)

0 % — 41 % — 58 % — 76 % — 100 %

Lecture : pour les 25 % les plus modestes (Q1), le surcoût de la crise représente 1,5 % du revenu disponible (en moyenne pour l'ensemble des véhicules des ménages). L'aide ciblée (pour les deux vagues) compenserait 60 % du surcoût de la crise (en moyenne pour les véhicules éligibles des ménages), et le retour aux taux d'accises de 2017 et la baisse de la TVA 76 %. Les ménages du quatrième quartile ne sont pas éligibles à l'aide ciblée.
Champ : ensemble des personnes des ménages ciblées par les critères de l'aide « travailleur grand rouleur ».

vagues d'aide), la mesure compenserait 66 % du surcoût de la crise. Ce cas ne concernerait toutefois qu'un cinquième des ménages éligibles ; ces ménages resteraient moins compensés qu'avec la baisse conjointe des accises et de la TVA, mais davantage qu'avec les politiques ne réduisant qu'une des deux taxes. Dans un cas plus défavorable où les personnes éligibles des ménages n'auraient qu'un chèque, au moins 50 % des 3 millions d'éligibles de la première vague a minima, le taux de compensation ne serait que de 27 % en moyenne (**Figure 9**).

À l'inverse, la baisse conjointe des accises et de la TVA compenserait le surcoût à 76 % pour les premiers et à 78 % pour les seconds (**Figure** 9). Grâce à cette meilleure répartition, l'aide ciblée est aussi plus efficace, pour le quart le plus modeste, que les mesures ne baissant qu'une des deux taxes (taux de compensation de 57 % à 58 %). Enfin, les aides ciblées compensent davantage et plus équitablement le surcoût de la crise qu'une suppression des CEE, dont le taux de compensation serait de 37 % pour le quart le plus modeste, de 38 % pour le troisième quartile et de 41 % pour le quart le plus aisé (non éligible à l'aide ciblée).

Des défauts de conception

L'aide ciblée actuelle présente aussi des défauts. Plus équitable, elle compense pourtant moins le surcoût de la crise. De plus, le taux de recours à la première vague n'a été que

12 Cette estimation est théorique et sert uniquement à rendre comparables, à l'échelle du ménage, l'aide ciblée et les économies induites par les politiques universelles de manière représentative. Nous présentons donc les résultats pour les véhicules éligibles des ménages, en moyenne par ménage.

de 50 %. Si de nombreux facteurs peuvent l'expliquer[13], nous en retenons deux. D'abord, les critères d'éligibilité excluent les personnes n'ayant pas déclaré de revenu d'activité en 2024, ce qui contredit l'objectif de cibler les actifs de 2026, dont certains ont retrouvé un emploi entre-temps ou encore les jeunes entrés dans la vie active depuis (pour ne citer que quelques exemples). Ensuite, le montant de l'aide n'est calibré que sur les trajets domicile-travail, alors qu'un actif utilise aussi son véhicule, a minima, pour reproduire sa force de travail (faire ses courses alimentaires par exemple), un coût caché, cohérent avec la philosophie de l'aide, mais non pris en compte. Plus encore, la limitation aux distances professionnelles ne couvre qu'une partie des déplacements socialement contraints et/ou dont la valeur sociale est importante (ex. amener les enfants à l'école). En outre, l'exposition à la crise s'apprécie de manière plus réaliste à l'échelle des ménages, et non du véhicule, où les différents types de revenus des personnes du foyer se conjuguent et les arbitrages de consommation se font.

En augmentant l'aide de 190 € en moyenne par personne éligible, elle neutraliserait l'effet de la crise pour les personnes concernées[14]. Cela correspondrait à un coût public de 1 Md€ supplémentaire[15], soit une option toujours moins coûteuse qu'une diminution conjointe de la TVA et de l'accise, sans le risque d'approvisionnement associé au blocage des prix. Cela ne répondrait, toutefois, qu'à une partie des limites de ciblage évoquées *supra*. Ce coût additionnel correspondrait aux recettes supplémentaires sur les carburants induites par la crise par rapport aux recettes attendues en 2026 (0,9 Md €).

CONCLUSION

Face à la crise des carburants, les politiques universelles de baisse de la fiscalité et de suppression des CEE sont à la fois coûteuses et inéquitables. Elles réduiraient les recettes fiscales de 4,7 à 5,9 Md € en 2026, soit 9 à 12 fois le coût de l'aide ciblée actuelle, sans compenser intégralement le surcoût de la crise : 65 % en moyenne pour la baisse d'une seule taxe, 82 % pour une baisse conjointe de la TVA et des accises. Elles compensent en outre le mieux les ménages les moins touchés. La hausse des prix porte surtout sur le gazole, alors que la baisse de taxe par litre est proche d'un carburant à l'autre : les ménages modestes et ceux des zones peu ou très peu denses, plus souvent équipés de véhicules diesel, sont donc moins bien compensés. La suppression des CEE présente les mêmes défauts, pour un coût de rebudgétisation de 5,6 Md € et la compensation la plus faible des politiques étudiées. Le blocage des prix compense la crise de manière uniforme, mais il en reporterait le coût sur la filière de distribution et ferait peser un risque de pénurie, en particulier sur le diesel.

L'aide ciblée est la plus équitable des politiques étudiées : elle compense davantage le surcoût des ménages éligibles les plus modestes (60 % pour le premier quartile, 51 % pour le troisième, 0 % pour le dernier non éligible et le moins affecté par la crise). Son montant reste toutefois insuffisant, puisqu'elle ne couvre qu'environ la moitié du surcoût en moyenne, et son taux de recours n'a été que de 50 % lors de la première vague. Ses critères pourraient être revus pour inclure les personnes ayant retrouvé un emploi depuis 2024, tenir compte des déplacements de la vie quotidienne et apprécier l'exposition à la crise à l'échelle du ménage. Relever l'aide de 190 € par personne éligible neutraliserait la crise pour le public ciblé, pour un coût supplémentaire de 1 Md € avec un taux de recours de 100 %, inférieur à celui de toute baisse de fiscalité et sans risque pour l'approvisionnement. Cela correspondrait à un coût public total de 1,5 Md €, soit encore 4 à 5 fois inférieur à la baisse des taxes.

Enfin, l'instabilité du système énergétique impose de protéger le pouvoir d'achat des ménages autrement que par des mesures conjoncturelles de compensation. Le rôle du taux de « diésélisation » montre que l'efficacité de ces mesures dépend des conditions matérielles d'existence des ménages, et qu'une protection durable passe par des changements d'usages et d'équipements (Iddri, 2024). Les politiques de transformation sont plus efficaces, y compris d'un strict point de vue budgétaire. Un euro d'aide au passage à l'électrique via le leasing social procure en moyenne 2,7 € d'économies au conducteur, contre un euro pour un euro de chèque carburant. Mieux compenser la crise à court terme et réduire durablement l'exposition des ménages aux prix des carburants sont donc deux objectifs à poursuivre en complémentarité.

13 Notons, par exemple, que le renouvellement de l'aide d'octobre à décembre a été annoncé le 22 septembre et que la plateforme pour y recourir n'ouvre qu'un mois plus tard, le 27 octobre, pour un versement au plus tôt 10 jours après, alors que le prix moyen du gazole est resté au-dessus de 2,3 €/L dans l'intervalle (Roole, 2026).

14 En l'augmentant de 90€ par personne éligible, elle produirait un taux de compensation identique à une politique visant à réduire à la fois la TVA et les accises. Ces calculs sont effectués en considérant des personnes ayant eu recours aux deux vagues d'aide.

15 En considérant un taux de recours de 100 %, la moitié avec le taux de recours de la première vague d'aide.

MÉTHODOLOGIE

Modèles

L'ensemble des résultats de cette note est issu de deux nouveaux modèles développés par l'Institut Mobilités en Transition-Iddri. Le premier permet d'évaluer l'ensemble de la fiscalité (à l'achat, à la détention et à l'usage) associée au parc de véhicules routiers en circulation en France métropolitaine et d'en projeter l'évolution à l'horizon 2035. Il a fait l'objet d'une publication récente : *« 68 milliards en sursis. Refonder la fiscalité routière à l'ère de l'électrique. Baromètre de la fiscalité routière. 2026 »* (IMT-Iddri, 2026b). Le second reconstitue l'ensemble de la fiscalité routière à l'échelle des véhicules particuliers détenus par les ménages en France métropolitaine. Il permet de réaliser des microsimulations des effets socio-économiques de la fiscalité selon les conditions de vie des ménages, ainsi que des estimations contrefactuelles des effets de changements fiscaux.

Si les deux modèles reposent sur une architecture *bottom-up*, en partant des véhicules, ils se distinguent sur un point. Le premier est fondé sur les observations du parc physique en circulation. Le second utilise la même unité de référence mais intègre les changements de détenteurs. Plus précisément, il est fondé sur l'Enquête Mobilité des Personnes (SDES-INSEE, 2021), dans laquelle les véhicules sont associés à des ménages. Le modèle reconstruit le parc enquêté en 2018-2019 pour les années postérieures en intégrant, d'une part, les évolutions techniques (immatriculations et sorties de parc, motorisation, kilométrage annuel, consommation unitaire) et, d'autre part, l'évolution des caractéristiques socio-économiques des ménages qui acquièrent les véhicules entrants, à partir de données empiriques croisant ces deux dimensions (SDES, 2024a ; SDES, 2024b).

Calibration

Les résultats publiés dans cette note reposent sur le parc des ménages au 1er janvier 2026. Ils intègrent l'évolution de la consommation par type de carburant, observée en moyenne mobile sur les 12 derniers mois, entre septembre 2025 et septembre 2026 (CPDP, 2026). Les prix par type de carburant (SDES, 2026) et les tarifs des CEE hors TVA (Emmy, 2026) sont paramétrés à partir de leurs moyennes mensuelles observées en 2026, en distinguant la période pré-crise (janvier et février) et la période de crise (de mars à décembre). Nous faisons l'hypothèse que la crise se prolonge jusqu'à la fin de l'année, afin de produire des résultats valables pour l'ensemble de 2026, et que les prix d'octobre à décembre se maintiennent au niveau de leur moyenne observée pendant la crise (de mars à septembre), en cohérence avec le consensus Bloomberg (IFPEN, 2026). Les résultats sont pondérés par la saisonnalité de la circulation, moins importante pendant les deux mois pré-crise (INSEE, 2026a). Ils couvrent l'ensemble des motorisations. Enfin, nous raisonnons à partir d'un scénario contrefactuel qui consiste à déterminer les coûts (pour l'État) et les économies (pour les ménages) de chaque politique si elle avait été mise en œuvre dès le début de la crise (au 1er mars). Autrement dit, les estimations sont réalisées par rapport à un scénario central qui évalue les recettes fiscales et le coût du carburant sur l'année 2026 avec crise, ce qui permet d'isoler l'effet des politiques. Un coefficient d'élasticité-prix (-0,1) décrit la réaction marginale de la consommation de carburant aux politiques. Les revenus utilisés proviennent de l'enquête Statistiques sur les ressources et conditions de vie (SRCV) des ménages (INSEE, 2024). Ces revenus, relatifs à l'année 2023 dans l'enquête, sont projetés en 2026 en appliquant la croissance nominale cumulée observée (INSEE, 2026b ; IFE-OFCE, 2026b).

Scénario

Les scénarios testés ont tous été évoqués dans le débat public par diverses sensibilités politiques. Ces politiques réduisant la fiscalité sur l'ensemble des carburants, les résultats présentés portent sur tous les véhicules, quelle que soit leur motorisation. Les hypothèses retenues retranscrivent le plus fidèlement possible les propositions en question :

- **Retour aux taux d'accises de 2017 et passage de la TVA de 20 % à 5,5 %.** Nous utilisons les taux d'accises applicables en 2017 pour chaque carburant. Le taux pour l'électricité reste celui de 2026. Le taux de TVA est réduit pour l'ensemble des carburants, y compris l'électricité.
- **Baisse des taux d'accises d'un tiers.** Réduction d'un tiers des taux d'accises applicables en 2026 pour l'ensemble des carburants, y compris l'électricité.
- **Passage de la TVA de 20 % à 5,5 %.** Réduction du taux de TVA sur l'ensemble des carburants, y compris l'électricité.
- **Blocage des prix.** Retour aux prix pré-crise, c'est-à-dire au prix moyen de janvier et février, pour l'ensemble des carburants.
- **Suppression des CEE.** Le tarif des CEE répercuté à la pompe est calculé hors TVA, en moyenne mensuelle sur 2026, pour l'ensemble des carburants, afin d'isoler leur coût.

Résultats

- **Coût public des politiques.** Le coût des politiques fiscales est exprimé en pertes de recettes par rapport à une année 2026 avec crise, d'une part pour les véhicules particuliers des ménages, d'autre part pour l'ensemble du parc des véhicules routiers en circulation (recettes nettes des remboursements et de la récupération). Le coût du blocage des prix est exprimé, d'une part, pour l'État, en pertes de recettes et, d'autre part, pour les entreprises, en pertes de marges liées à l'écart entre le prix hors taxes du carburant en crise et le prix de revente (prix pré-crise hors taxes). Nous estimons aussi un coût public pour la suppression des CEE : bien qu'il s'agisse d'un mécanisme extra-budgétaire, nous faisons l'hypothèse que les politiques qu'il finance devraient être rebudgétisées. Ce coût correspond à la somme des coûts des CEE payés à la pompe (hors taxes) par

l'ensemble des véhicules. L'aide ciblée du gouvernement est une dépense publique, estimée à partir du taux de recours observé et du nombre de personnes éligibles : 3 millions pour la première vague, puis 5,5 millions pour la seconde. Nous appliquons le taux de recours observé à ce jour (50 %) aux personnes éligibles à la seconde vague qui ne recevront pas l'aide automatiquement.

— **Coût de la crise, économies des politiques et taux de compensation pour les ménages.** Le coût de la crise pour un ménage est la différence entre ses dépenses de carburant sur l'année 2026 avec crise et ses dépenses dans le scénario de blocage des prix, où les prix seraient restés à leur niveau pré-crise. Les économies induites par chaque politique correspondent à la différence entre le coût du carburant dans le scénario central et celui obtenu avec la politique. Le taux de compensation est le rapport entre ces économies et le coût de la crise. Les résultats sont présentés en moyenne par ménage pour l'ensemble du parc motorisé. La comparaison entre l'aide ciblée et les autres politiques porte sur les seules personnes des ménages respectant les critères de l'aide : les résultats sont alors exprimés en moyenne par ménage, pour les individus éligibles du ménage.

BIBLIOGRAPHIE

Assemblée nationale (2026). *Proposition de loi visant à créer un parc social d'un million d'automobiles électriques à loyer modéré*, n° 3375, 17e législature, déposée le 20 octobre 2026. https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/textes/l17b3375_proposition-loi

Conseil de l'Union européenne (2022). Directive (UE) 2022/542 du Conseil du 5 avril 2022 modifiant les directives 2006/112/CE et (UE) 2020/285 en ce qui concerne les taux de taxe sur la valeur ajoutée. *Journal officiel de l'Union européenne*, L 107, 6 avril 2022. https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2022/542/oj

Cour des comptes (2024). *Les mesures exceptionnelles de lutte contre la hausse des prix de l'énergie*. Rapport public thématique, mars 2024. https://www.ccomptes.fr/fr/documents/68956

CPDP. Comité professionnel du pétrole (2026). *Bulletin mensuel - septembre 2026*. https://www.cpdp.org/informations-economiques/7913-bulletin-mensuel-septembre-2026

ECOV (2025). « Le potentiel des transports express : vers le déploiement d'un système multimodal alternatif à la voiture individuelle ». 15 juillet 2025. https://www.ecov.fr/article/le-potentiel-des-transports-express-vers-le-deploiement-dun-systeme-multimodal-alternatif-a-la-voiture-individuelle/

Emmy (2026). *Données mensuelles*. https://www.emmy.fr/public/donnees-mensuelles?preca=false

Gouvernement, Ministère de l'Économie (2026a). « Carburant : l'aide pour les travailleurs grands rouleurs ». https://www.economie.gouv.fr/actualites/carburant-laide-pour-les-travailleurs-grands-rouleurs

Gouvernement (2026b). Amendement n° I-4003, Projet de loi de finances. Contexte, bill-1319 / step-4559. https://scan.contexte.com/bill-1319/step-4559/input/amendment-581467

Iddri - Saujot M., Nasr C., Brocard C., Bet M., Dubuisson-Quellier S., Plessz M. (2024). « Quand on peut, on veut » - Conditions sociales de réalisation de la transition : une approche par les modes de vie. *Iddri, Décryptage* n° 08/24, juillet 2024. https://www.iddri.org/sites/default/files/PDF/Publications/Catalogue %20Iddri/D %C3 %A9cryptage/202409-IB0824-MVT_1.pdf

IFE-OFCE - Plane M., Aurissergues E., Briodeau C., Daudignon S., Dauvin M., Heyer E., Madec P., Sampognaro R. (2026a). « 2026-2027 : le mauvais alignement des planètes - Perspectives 2026-2027 pour l'économie française ». *Prévisions d'octobre 2026*, 14 octobre 2026. https://www.ofce.fr/prev/prev2609/france/ife-ofce-prev2609-france-cadrage.pdf

IFE-OFCE (2026b). « Inflation en hausse, pouvoir d'achat en baisse », section 8 de « Houle énergétique et vents d'incertitude : perspectives économiques 2026-2027 ». *Revue de l'OFCE*, n° 194 (2026/3). https://www.ofce.fr/pdf/revue/2026/8-194OFCE_2026.pdf

IFE-OFCE - Madec P. (2026c). « Budget 2027 : un effort inégalement réparti entre les ménages ». *Blog de l'OFCE*, 16 octobre 2026. https://www.ofce.fr/blog2024/fr/2026/20261016_PIM/post_PLF2027.fr.pdf

IFPEN (2026). *Tableau de bord - Marchés pétroliers* (note hebdomadaire, dernière édition du 19 octobre 2026). https://www.ifpenergiesnouvelles.fr/article/tableau-bord-marches-petroliers

IMT - Trouche A., Louédin S., Rault B., Hermine J.-P. (2026b). 68 milliards *en sursis. Refonder la fiscalité routière à l'ère de l'électrique - Baromètre de la fiscalité routière 2026*. Institut Mobilités en Transition, n° 02, septembre 2026. https://institut-mobilites-en-transition.org/wp-content/uploads/2026/09/01_IMT_ST0226_Fiscalite_29sept.pdf

IMT. Louédin S., Trouche A., Hermine J.-P. (2026a). « Crise du détroit d'Ormuz : effets sur la consommation de carburants et impact sur le budget des ménages ». Institut Mobilités en Transition, 8 avril 2026. https://institut-mobilites-en-transition.org/publications/crise-du-detroit-dormuz/

INSEE. Bonnet O., Loisel T., Wilner L., Fize É. (2023). « Comment les automobilistes ajustent leur consommation de carburant aux variations de prix à court terme ». Insee Analyses n° 86, 6 juillet 2023.

https://www.insee.fr/fr/statistiques/7645853

INSEE (2026a). Parcours *mensuel sur le réseau routier national (routes nationales et autoroutes)*, série n° 001587569. https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/001587569

INSEE. Eguienta J., Héam J.-C., Meinzel P. (2026b). « Les comptes de la Nation en 2025 - Le PIB ralentit et le pouvoir d'achat des ménages se replie ». *Insee Première* n° 2105, 29 mai 2026. https://www.insee.fr/fr/statistiques/8996855

Roole (2026). *Évolution quotidienne du prix des carburants en France* (série gazole, mise à jour du 22 octobre 2026). https://data.roole.fr/budget-auto/prix-des-carburants/evolution-quotidienne-du-prix-des-carburants?series=Gasoil

SDES. Collet R. (2024a). « Achats automobiles en 2022 : moins de motorisations thermiques et des véhicules plus récents pour les ménages les plus aisés ». 27 mars 2024. https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/achats-automobiles-en-2022-moins-de-motorisations-thermiques-et-des-vehicules-plus-recents-pour-les

SDES. Collet R. (2024b). « Le parc automobile des ménages en 2023 : moins de voitures pour les plus modestes, plus souvent anciennes et diesel ». 16 juillet 2024. https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-parc-automobile-des-menages-en-2023-moins-de-voitures-pour-les-plus-modestes-plus-souvent

SDES (2026). *Prix de l'énergie*. https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/prix-de-lenergie-0

SDES-INSEE (2021). *Résultats détaillés de l'enquête Mobilité des personnes de 2019*. 22 décembre 2021. https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detailles-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019

Statistiques sur les ressources et conditions de vie (SRCV) - 2025, INSEE (producteur), PROGEDO-ADISP (diffuseur) https://data.progedo.fr/series/adisp/statistiques-sur-les-ressources-et-conditions-de-vie-srcv

T&E. Transport & Environment (2026). « Quel avenir pour le leasing social ? 5 scénarios passés au crible ». Briefing, 30 juin 2026. https://www.transportenvironment.org/te-france/articles/quel-avenir-pour-le-leasing-social-5-scenarios-passes-au-crible

Répondre à la crise des carburants : politiques universelles ou ciblées ?

Simon Louédin, Antoine Trouche, Jean-Philippe Hermine (IMT), Andreas Rüdinger (Iddri)

Louédin, S., Trouche, A., Hermine, J.-P., Rüdinger, A. Répondre à la crise des carburants : politiques universelles ou ciblées ? *Study* N°03/26, IMT.

simon.louedin@sciencespo.fr

antoine.trouche@sciencespo.fr

jeanphilippe.hermine@sciencespo.fr

Institut des moblités en transition
41, rue du Four – 75006 Paris – France

institut-mobilites-en-transition.org