

Carburants : la grande pompe à recettes fiscales de la Nation

Au 18 septembre, le carburant a franchi un seuil historique : 2,40 euros le litre en moyenne nationale pour le gazole, 2,17 euros pour le SP95-E10. Plus de 700 stations affichaient déjà le gazole au-dessus de 2,50 euros. Ce n'est plus le symptôme d'une fièvre passagère des marchés ; c'est le pouls d'une économie sous tension. Cette réalité frappe le travail, la consommation, l'investissement et la vie de millions de Français. Elle atteint l'entreprise de proximité comme la PME, le réseau comme le groupe, tous ceux pour qui la mobilité n'est pas un agrément mais une condition de l'activité. Comme le rappelle l'Union des entreprises de proximité (U2P), qui fédère plus de 3,5 millions d'entreprises de proximité, cette pression économique pèse directement sur la capacité de nos entrepreneurs à investir, à embaucher ou tout simplement à garantir la survie de leur activité.

Le carburant n'est pas seulement une dépense : dans une grande partie du pays, il est le coût d'accès au travail, aux services, au commerce et à la consommation. Le coût de la mobilité ne s'arrête donc pas au ticket de caisse de la station. Lorsqu'un déplacement devient trop cher, une intervention est reportée, un chantier se renchérit, un rendez-vous commercial disparaît, une tournée est raccourcie, un investissement attend. Pour l'indépendant, la TPE, la PME comme pour le groupe, le véhicule reste souvent un outil de production. « L'absence d'action sur la fiscalité a des effets immédiats pour nos entreprises : investissements repoussés, embauches gelées », rappelle Laurent Munerot, président de la Confédération Nationale de l'Artisanat des Métiers et des Services (CNAMS). Ce que l'on prélève sur la mobilité finit aussi par peser sur l'activité qui finance les recettes publiques de demain. Sur les carburants, les taxes et contributions atteignent jusqu'à 122 % du produit "brut" (pétrole, raffinage, transport, distribution). Pour une dépense aussi indispensable à la vie économique de millions de Français, le niveau est vertigineux. Il est temps de nommer les choses : l'automobile est devenue la vache à lait fiscale de la Nation.

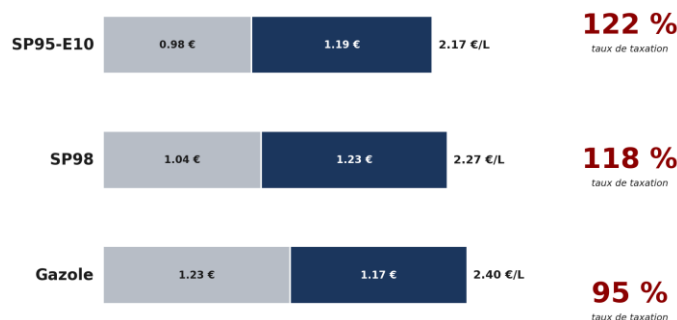
Les stations-service traditionnelles en voie de disparition : vers une raréfaction des points de vente de carburants ?

Face à cette réalité qui frappe d'abord ceux qui n'ont pas d'autre choix que de rouler, nous voyons un État sourd aux alertes, aveugle devant la fragilisation de nos stations-service indépendantes, vorace par nécessité budgétaire. Dans les territoires ruraux, chaque fermeture allonge les kilomètres et accentue le risque de désert de mobilité : 41 % des stations-service indépendantes pourraient cesser la distribution de carburant d'ici 2035¹.

¹ Observatoire des métiers des services de l'automobile (ANFA, avril 2026).

CARBURANTS : LE POIDS DES TAXES ET CONTRIBUTIONS

Rapportées au prix du produit hors taxes et contributions, elles représentent jusqu'à 122 % pour l'essence.



■ Part produit (pétrole brut, raffinage, transport, marge)
■ Taxes et contributions obligatoires (accise + CEE + TVA)
Prix moyens nationaux au 18 septembre 2026 (prix-carburants.gouv.fr, via AFP) • Accise 2026 : arrêté du 24 juillet 2025 (Légifrance)
CEE : -16 c€/L, période P6 2026 (UFP Énergies et Mobilités) • TVA 20 % • Taux de taxation = (Accise + CEE + TVA) ÷ Part produit

Décomposition du prix à la pompe, carburant par carburant — calcul FNA, 18 septembre 2026.

Sur le terrain, les stations-service indépendantes, qui ne bénéficient que d'une marge de quelques centimes par litre, ne tirent aucun profit de cette envolée. « Quand les prix montent, on perd des clients ; on ne gagne rien de plus », résume Jacques Vaysse, président de la branche Mobilité et nouvelles énergies de la FNA, lui-même gérant d'une station indépendante en Aveyron. Derrière la pompe, il y a pourtant un maillage territorial, des emplois, des investissements et un service que l'on ne recréera pas une fois disparu.

La perte de ce maillage est d'autant plus dramatique que le carburant est loin d'être un sujet du passé : le parc se renouvelle moins, vieillit, et la part de thermique reste largement majoritaire. Et cette fiscalité appliquée aux véhicules thermiques garantie que cette tendance s'inscrive durablement sur nos routes.

La marche forcée fiscale de la transition écologique ignore les mutations du parc

Dans son allocution du 18 septembre, le chef de l'État a rappelé que la flambée actuelle des hydrocarbures trouve sa cause dans la situation géopolitique. Cela n'épuise pas pour autant le débat national : face à un choc extérieur, la puissance publique conserve la maîtrise d'une partie de la fiscalité et des mécanismes réglementaires qui composent le prix final. C'est cette part de responsabilité nationale que nous demandons de regarder en face.

Il y a surtout des chiffres que toute politique de transition devrait regarder avant de prescrire le rythme du changement : 11,8 ans, l'âge moyen d'une voiture en circulation en France ; 20 ans, l'âge moyen d'une voiture lorsqu'elle est détruite. Sur 40 millions de voitures particulières, 3,5 % seulement sont électriques et 93,5 % roulent à l'essence ou au diesel, auxquelles s'ajoutent 6,6 millions de véhicules

utilitaires légers et plus de 600 000 poids lourds des entreprises pour lesquelles le véhicule reste un outil de production et des territoires où rouler demeure une nécessité. Ces chiffres ne disent pas que la transition n'avance pas. Ils disent une réalité plus décisive encore : un parc qui se renouvelle lentement, vieillit. Les Français conservent leurs voitures plus longtemps, et le coût d'acquisition d'un véhicule neuf demeure un obstacle pour une partie des ménages et des entreprises.

Dans le même temps qu'une fiscalité applicable aux carburants, celle liée à l'achat se durcit : en 2026, le malus CO₂ peut atteindre 80 000 euros et le malus masse débute à 1 500 kg. La contradiction est là : comment prétendre accélérer le renouvellement d'un parc vieillissant tout en renchérissant les véhicules qui permettent de le renouveler ? La puissance publique peut fixer un cap ; elle ne peut abolir la réalité économique.

La FNA et la CNAMS appellent les candidats à une véritable stratégie de mobilité au service de la transition écologique et de l'économie

Réussir la transition, ce n'est pas choisir entre écologie et économie : c'est rendre leur convergence possible au sein d'une France immense. Celle des ménages et des entrepreneurs, des entreprises de proximité, des TPE, des PME et des groupes qui achètent les véhicules qu'ils peuvent financer, conservent ceux qu'ils ne peuvent remplacer et ont besoin, chaque matin, de continuer à rouler.

A la FNA, notre exigence est simple : réussir la transition sans rendre la mobilité inaccessible, et cela passe par trois décisions immédiates. La première : baisser réellement la pression fiscale sur les carburants. Puis : suspendre les Certificats d'Economie d'Energie (CEE) qui leur sont appliqués. Enfin : bâtir un plan structurel de maintien du maillage des stations-service traditionnelles, dernier rempart contre les déserts de mobilité.

Mais l'urgence ne dispense pas d'une réforme de fond. Le prochain quinquennat devra, avec l'aide des organisations professionnelles, remettre à plat la fiscalité de la mobilité et du renouvellement du parc.

Une transition durable ne peut naître de l'accumulation de taxes, de malus et d'injonctions contradictoires. "Face à cette asphyxie, l'Etat risque de s'enfermer dans un cercle vicieux : contraindre toujours davantage, compenser à chaque crise par des aides qui ne satisferont jamais les Français en raison de leur insuffisance, et demeurer durablement sous pression sociale. On ne construit pas une transition en sacrifiant ceux qui la financent " résume Robert Bassols, président de la FNA.