

## Effets macroéconomiques d'une hausse de 10 \$ du prix du baril

*Impacts unitaires sur l'économie française, si le choc se poursuit sur 12 mois*

### Synthèse

Le conflit en Iran et le blocage du détroit d'Ormouz, artère vitale du commerce mondial par lequel transite 20% de la consommation mondiale de pétrole, a provoqué immédiatement une envolée du prix du baril de pétrole, tutoyant les 120 dollars lundi 9 mars. Si les prix sont légèrement retombés ce mardi 10 mars, suite notamment aux dernières déclarations du président Trump, les tensions régionales n'en sont pas pour autant redescendues, et la volonté de certains pays de la zone de freiner voire bloquer leurs exportations agite le spectre de nouvelles fluctuations à venir dans les prochains temps.

Les économistes ont coutume de dire que « la croissance c'est de l'énergie transformée ». La dépendance mondiale au pétrole est toujours très forte, comme en témoignent les réactions à ces hausses. Les conséquences pour les entreprises françaises et les ménages risquent d'être importantes si cette situation perdure. Pour tenter d'éclairer leurs anticipations, l'Institut de l'Entreprise a quantifié les conséquences directes d'une hausse du prix du baril sur les différentes composantes de la croissance, à l'aune des résultats de la littérature académique et des expériences passées.

Il en ressort qu'une simple hausse – durable – de 10\$ pendant 12 mois freinerait la croissance de 0,1 à 0,2 point de PIB (environ 3 à 6 milliards d'euros), engendrerait une hausse de 10 centimes d'euros sur le prix à la pompe, générerait une inflation de 0,2 à 0,6 point et baisserait le pouvoir d'achat des automobilistes de 100€ par an. Au total, la facture pour la France serait de 3,1 milliards d'euros par an. Une addition qui serait bien évidemment plus élevée si la hausse du prix devait être plus forte.

Pour y pallier, la France peut tenter de débloquer ses stocks stratégiques de pétrole, mais cette situation ne peut être que conjoncturelle. Les ressources en 2025 s'élèvent à 7,6 Mtep (mégatonne d'équivalent pétrole), soit 13,5 années d'exploitation domestique, mais seulement 45 jours de consommation. Pour rappel, la France importe 45,6 Mtep par an et en produit 0,6 Mtep. 98,8% de la consommation nationale est donc dépendante du contexte géopolitique.

Dans un contexte budgétaire (la France entame son septième exercice budgétaire consécutif avec un déficit public supérieur à 5% du PIB) et économique tendu (la croissance française en 2025 a résisté à 0,9% malgré le contexte politique, mais reste encore trop fragile), où les défaillances d'entreprises sont au plus haut depuis 2019, cette hausse risque de fragiliser encore plus un tissu économique fragilisé par un contexte de crises permanentes depuis 2018 (gilets jaunes, manifestations contre les retraites, COVID, guerre en Ukraine, etc.)

## Chiffres clés

<b>-0,1 à -0,2</b> pt de PIB	<p><b>Croissance (PIB)</b></p> <p>Perte de croissance annuelle</p> <p>Renchérissement des consommations intermédiaires, compression des marges, contraction de la demande intérieure et de la demande adressée par les partenaires commerciaux.</p> <p><i>Source : FMI (Georgieva, 2026) ; Bundesbank (2015)</i></p>
<b>+0,2 à +0,6</b> pt d'IPC	<p><b>Inflation (IPC)</b></p> <p>Hausse de l'inflation à la consommation (sur la base de 15% de hausse)</p> <p>Effet direct via les prix de l'énergie, puis effets de second tour sur les coûts de transport, l'agroalimentaire et les services (avec risques d'effet supplémentaire sur les salaires)</p> <p><i>Source : FMI (Georgieva, 2026) ; Fed DSGE (2024)</i></p>
<b>+10</b> cts € /L	<p><b>Prix à la pompe</b></p> <p>Hausse du litre de carburant (SP95/gazole)</p> <p>Transmission mécanique du prix du brut au prix raffiné, amortie par la fiscalité fixe (accise à 68,29 cts/L) représentant ~60 % du prix TTC.</p> <p><i>Source : Chalmin (Cyclope)</i></p>
<b>+100</b> €/an	<p><b>Budget ménages</b></p> <p>Surcoût annuel par ménage automobiliste</p> <p>Effet direct sur le poste carburant. S'y ajoutent les effets indirects (hausse des prix alimentaires et transports).</p> <p><i>Source : Calcul mécanique sur la base de 15 000 km/an, avec une consommation de 6,5 L/100 km</i></p>
<b>+3,1</b> Md€/an	<p><b>Facture France</b></p> <p>Surcoût d'importation pétrolière nationale</p> <p>Transfert de richesse net vers les pays producteurs. Dégradation de la balance commerciale.</p> <p><i>Source : Calcul mécanique sur la base d'une importation annuelle de 336 barils</i></p>

## Tableau de synthèse — +10 \$/baril

INDICATEUR	EST. BASSE	EST. HAUTE	UNITÉ	SOURCE PRINCIPALE
<b>Croissance (PIB)</b>	-0,1	-0,2	pt de PIB	FMI (Georgieva, 6 mars 2026)
<b>Inflation (IPC)</b>	+0,2	+0,6	pt d'IPC	FED (modèle DSGE) FMI (Georgieva, 6 mars 2026)
<b>Prix à la pompe</b>		+10	cts/L	Chalmin (Cyclope)
<b>Budget ménages</b>		+100	€/an	Calcul volumétrique réalisé sur les données INSEE des transports moyens des ménages
<b>Facture France</b>		+3,1	Md€/an	Calcul volumétrique réalisé à partir des imports de 336 millions Boe, par rapport à un volume d'importation de 45,6 Mtep / an

## Méthodologie et explication des calculs

Les estimations sont fondées sur des élasticités linéaires issues de la littérature académique et des institutions (FMI, Bundesbank, Fed). L'hypothèse de linéarité est une approximation : les effets réels sont probablement non-linéaires et asymétriques pour des chocs de grande ampleur (Kilian, 2009 ; Hamilton, 2005).

- Base de calcul : Brent moyen janvier 2026  $\approx$  67\$ par baril (EIA STEO, fév. 2026), soit  $\approx$  62€/ baril au taux de change courant.
- PIB : la Bundesbank estime qu'une hausse de 10\$ entraîne une baisse mécanique de 0,2 point de PIB. Le FMI, par la voix de sa directrice générale Kristalina Georgieva (6 mars 2026) chiffre directement une baisse comprise de  $-0,1$  à  $-0,2$  % pour +10\$ du prix du baril. La fourchette retenue ici est celle de l'hypothèse conservatrice :  $-0,1$  à  $-0,2$  pt.
- Inflation : le modèle DSGE de la Fed donne +0,15 pt pour +10 % du brut, soit +0,22 pt pour +15 % (10\$ sur 67\$ de base), arrondi à +0,2 pt (borne basse). Le FMI estime quant à lui qu'une hausse de 10% du prix du baril engendre une hausse de l'inflation de 0,4 point. La hausse de 15% implique donc ici une hausse potentielle de 0,6 point (borne haute).
- Prix à la pompe : la « règle de Chalmin » (publiée dans la revue Cyclope) : 1€ de hausse sur le baril = 1 centime de hausse à la pompe. Une hausse de 10\$ équivaut à une hausse de 9,3€ et donc induit une hausse d'environ 10 centimes par litre.
- Budget des ménages :  $15\ 000\ \text{km/an} \times 6,5\ \text{L}/100\ \text{km} = 975\ \text{L/an}$ . À +10 cts/L, la hausse est de 97 €. La facture est d'environ 100€ par an.
- Facture France : la France importe 45,6 Mtep de pétrole brut par an (chiffres clés de l'énergie – ministère de l'écologie), ce qui donne selon la conversion définie par l'IEA, 336 millions de barils / an (1 tonne = 7,37 barils de pétrole). Une hausse de 10\$ équivaut donc à une hausse de 9,3€ et donc à une augmentation globale de 3,125 Mds €

## Références bibliographiques

- Chalmin, P. — Règle de transmission baril  $\rightarrow$  pompe. Revue cyclope.
- Blanchard, O. & Galí, J. (2009). « The Macroeconomic Effects of Oil Price Shocks ». NBER.
- Bodenstein, M., Guerrieri, L. & Kilian, L. (2024). « Oil Price Shocks and Inflation in a DSGE Model ». FEDS Notes, Federal Reserve Board.
- Bundesbank (2015). Estimation impact de 10 \$/b sur le PIB. Citée par IMF Blog.
- Georgieva, K. (6 mars 2026). Déclaration FMI, conférence « Asia in 2050 », Bangkok.
- Hamilton J. D. (2005). "Oil and the Macroeconomy", The New Palgrave Dictionary of Economics, Edition Steven N. Ourlauf and Laurence E. Blume.
- IEA (2022). World Energy Outlook
- Kilian, L. (2009). « Not All Oil Price Shocks Are Alike ». AER, 99(3).

### Avertissement

Ce document est un outil de simulation à visée pédagogique et analytique. Les chiffres présentés reposent sur des extrapolations d'élasticités moyennes et ne constituent pas des prévisions. Les effets réels dépendent de la durée du choc, du taux de change €/\$, de la nature du choc (offre vs. demande — cf. Kilian 2009), et des réponses de politique économique (notamment monétaire)