Le prix de l'essence

Quatre crises et une dépendance (1871-2026)

par Timothée Dhotel

Depuis 1871, le prix du pétrole a connu des envolées multiples: l'histoire de ces fluctuations des cours met en lumière les fragilités additionnées d'une dépendance ordinaire.

Depuis le mois de septembre 2026 en France, alors que les prix du carburant s'envolent et oscillent entre 2,20€ et 2,50€ à la pompe, la colère monte chez les pêcheurs, les routiers et les automobilistes. Elle rend compte de la place qu'occupe l'essence – et les produits pétroliers en général – dans notre quotidien, résultat d'un processus long de 150 ans. Elle témoigne aussi des tensions et des impasses inhérentes à cette dépendance au pétrole qui touche désormais l'ensemble des individus et de leurs activités.

Le prix du carburant, par nature incompréhensible pour la majorité des consommateurs, est le résultat de la combinaison de facteurs géologiques, technologiques, géopolitiques, financiers, économiques, politiques, culturels, sociaux et environnementaux complexes. Sans exhaustivité, il dépend de l'état des réserves de pétrole, des technologies et du coût de l'extraction et du raffinage, du coût du transport et de la distribution, des taxes, des taux de profits, du contexte géopolitique, du niveau de la demande, etc. Au regard de ces 150 ans, le prix du pétrole s'est d'abord caractérisé par un prix bas malgré quelques hausses périodiques. Une rupture se constate à partir des années 1970, amorçant une dynamique de hausse des prix, ponctuée par des baisses conjoncturelles. À travers le prix de l'essence se lit la « pétrolisation » en acte, soit la « mutation des systèmes énergétiques au cours de

laquelle les hydrocarbures deviennent la ressource dominante ainsi que les rapports sociaux qui permettent leur mise en exploitation[1] », alors que les sous-produits du pétrole décuplent et que les consommateurs se multiplient et se diversifient.

Porter notre regard sur quatre moments de perturbation du prix du pétrole entre 1871 et 2019, nous permet d'historiciser des fragilités structurelles induites par notre soif d'or noir. Ces fragilités se révèlent strate par strate, à mesure que la dépendance au pétrole s'étend. En 1871, c'est la dimension inégalitaire de la première taxe française sur le pétrole qui surgit, alors que l'automobile n'existe pas encore. Durant l'entre-deux-guerres, le contrôle occulte de la ressource énergétique et de son prix par les compagnies pétrolières anglo-saxonnes est critiqué et soulève un enjeu de souveraineté. À ces deux premières strates s'ajoutent, lors du premier choc pétrolier de 1973, la vulnérabilité aux conflits du Moyen-Orient et les alertes sur la finitude de la ressource. Enfin, la révolte des Gilets jaunes de 2018-2019 met le projecteur sur les impasses d'une transition énergétique dictée par les seuls leviers individuels et fiscaux, alors que les désastres environnementaux de la consommation fossile la rendent obligatoire. Bien que d'intensités inégales, ces quatre épisodes portent la voix d'acteurs souffrant de cette hausse des prix subie. Ces quatre crises « extraordinaires » mettent en lumière les fragilités additionnées d'une dépendance ordinaire, soient autant de causes profondes qui nourrissent des tensions croissantes. Bien qu'elles s'apaisent lors du retour à la baisse des prix, ces crises sont à chaque fois le moment de remise en cause de cette dépendance au pétrole, révoquant le caractère inéluctable de la pétrolisation.

[1] Renaud BECOT et Gwenola LE NAOUR (dir.), *Vivre et lutter dans un monde toxique. Violence environnementale et santé à l'âge du pétrole*, Paris, Seuil, 2023, p. 10-12.

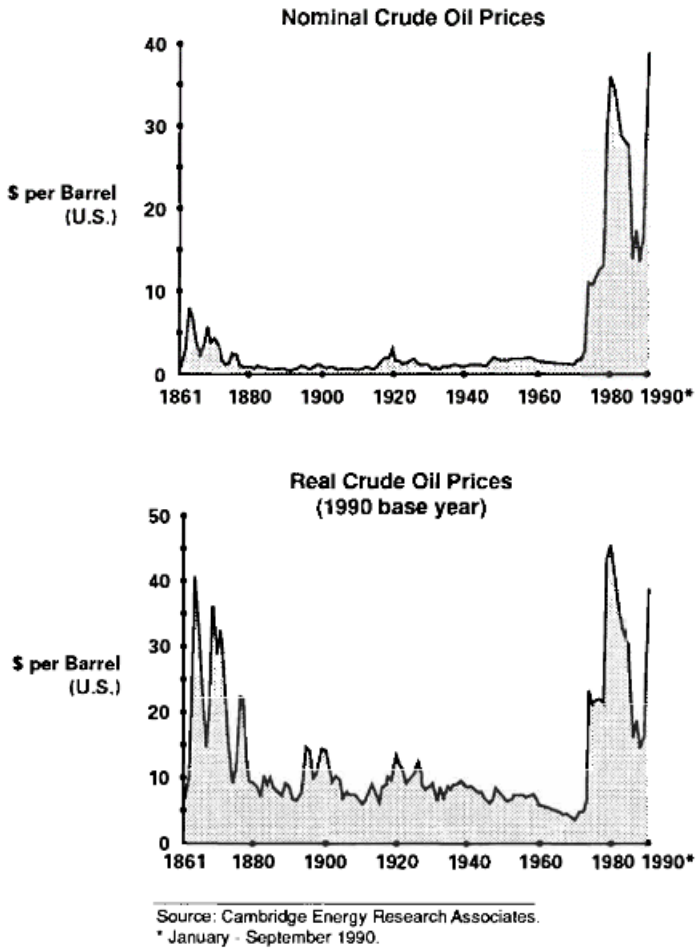


Figure 1. **Évolution du prix du pétrole brut de 1861 à 1990 (prix en valeur nominale et en valeur réelle).** Source : Daniel YERGIN, The Prize. The Epic Quest for Oil, Money and Power, New-York, Simon & Schuster, 1991, p. 785.

1871 : taxer le pétrole lampant ou « l'éclairage des pauvres »

Les premières taxes sur le pétrole apparaissent bien avant l'automobile et la pompe à essence. À partir des années 1860, un nouveau combustible d'éclairage, l'huile de pétrole ou pétrole lampant, est importé depuis les États-Unis où débute la première ruée vers l'or noir. Le pétrole lampant, bon marché et d'un pouvoir éclairant supérieur aux huiles végétales utilisées jusqu'alors (colza, lin, œillette), se diffuse petit à petit dans les foyers des classes populaires. Les autres usages du pétrole sont essentiellement réservés au graissage et sont quantitativement faibles. Dans le contexte libre-échangiste de la fin du Second Empire, les droits de douane touchant les huiles

minérales sont presque nuls, auxquels il faut toutefois ajouter les droits d'octroi à l'entrée de certaines villes[2].

Une première rupture intervient cependant en 1871. À la suite de la défaite française face à la Prusse (1870-1871) et des réparations de guerre qui s'en suivent, le gouvernement français doit augmenter ses recettes. Parmi plusieurs nouveaux impôts, le pétrole est frappé d'une élévation de sa taxe douanière par le décret du 8 juillet 1871[3]. Cette taxe est bienvenue pour certains, car l'huile minérale est l'objet de nombreux doutes : liquide inflammable beaucoup plus volatil que les huiles végétales, le pétrole est responsable d'incendies et d'accidents domestiques presque quotidiens relayés par la presse. Surtout, les événements de la Commune de Paris (18 mars-28 mai 1871) mythifient les « pétroleuses » comme agents de destruction et responsables des incendies de la capitale[4]. Parmi les nombreuses pétitions envoyées à l'Assemblée nationale cette année-là, plusieurs invitent les députés à interdire la vente de pétrole ou à la couvrir de taxes pour inciter les consommateurs à revenir à l'éclairage à l'huile végétale, qu'ils jugent moins dangereux et source de revenus pour l'agriculture et l'industrie française[5].

À l'inverse, cette taxe douanière est vue par d'autres comme profondément inégalitaire. Outre les premiers négociants et vendeurs de pétrole, une centaine d'ouvriers et habitants de la ville de Lannoy, dans le Nord, s'indignent auprès de l'Assemblée nationale des nouveaux impôts touchant notamment le pétrole. Ils déclarent consentir à l'impôt et acceptent « la solidarité des fautes » à la condition d'une juste répartition. Or, « le Pétrole n'étant en usage que dans les familles dont les ressources sont des plus restreintes et nullement dans les familles aisées, cet impôt est par conséquent injuste à tous les points de vue. »[6]

Taxer « l'éclairage des pauvres », comme il est parfois nommé, revient déjà à fragiliser le quotidien d'une partie de la population la plus modeste. En effet, la

[2] Créée sous l'Ancien Régime, l'octroi est une contribution indirecte perçue par les municipalités à l'importation de certaines marchandises (boissons, combustibles, comestibles, matériaux de construction, etc.) à l'exclusion des produits dits de première nécessité. Elle persiste dans certaines villes jusqu'au début du XXe siècle.

[3] Les droits varient en fonction du type de pétrole et de sa provenance. Ainsi, l'huile de pétrole brut est taxée de 20 à 25 francs les 100 kg ; l'huile de pétrole raffinée de 32 à 37 francs les 100 kg et l'essence de pétrole de 40 à 45 francs les 100 kg (*Journal Officiel de la République Française*, 9 juillet 1871).

[4] Édith THOMAS, *Les « Pétroleuses »*, Paris, Gallimard, 2021 [1963].

[5] Archives Nationales, C//4213, 25 mai 1871, pétition n° 1032 de M. Rouzès (Toulouse) ; *ibid*., mai 1871, pétition n° 1021 de M. Debuy ; *ibid*., 30 mai 1871, pétition n° 1130 de M. Guillau (Paris) ; *Ibid*., 31 mai 1871, pétition n° 1058 de M. Letram (Seine-et-Oise) ; *ibid*., pétition n° 1311 de M. Arnoul (Calvados).

[6] *Ibid*., pétition n° 1903 des habitants de Lannoy (Nord).

bourgeoisie urbaine s'éclaire plutôt grâce au gaz d'éclairage et n'est guère affectée par la taxe. La dépendance au combustible fossile touche dès l'origine les classes populaires. Si l'État trouve un intérêt fiscal dans les produits pétroliers, celui-ci doit être relativisé par la faible consommation requise par les lampes à pétrole. Alors que le pétrole n'est pas encore un produit de première nécessité et que le poids politique des opposants à la taxe est faible, la contestation ne s'étend pas et la crise du prix du pétrole n'en est pas une. En parallèle, l'extraction croissante de pétrole dépasse très largement la demande, ce qui tend à réduire les prix à partir des années 1870 (figure 1). Le poids de la taxe douanière reste minime bien qu'inégalitaire, et la consommation française ne cesse de croître durant toute la fin du siècle.

Années 1920-1930 : la « guerre des prix » et l'incompréhensible prix de l'essence

Soixante ans plus tard, le contexte est bien différent. Si le pétrole lampant reste en usage dans les foyers ruraux ou comme éclairage d'appoint en cas de panne d'électricité, c'est l'essence et l'automobile qui dominent désormais les volumes consommés. L'automobile reste toutefois un véhicule de luxe destiné à la bourgeoisie, on en compte une pour 44 habitants en France en 1927[7] contre une pour 1,7 aujourd'hui. Bien qu'elle soit la source de nombreuses nuisances (poussière, bruit, mauvaises odeurs, accidents, accaparement de l'espace, etc.) et l'objet de contestations[8], la consommation de produits pétroliers – en particulier d'essence – explose, passant de 1 Mt/an en 1920 à presque 8 Mt/an en 1938[9]. Cette consommation repose, comme précédemment, presque exclusivement sur les exportations des sociétés pétrolières anglo-saxonnes.

Face à une demande de plus en plus importante, les *Majors* anglo-saxonnes cherchent à accaparer le marché français de la distribution en menant une véritable « guerre des prix » à partir des années 1920, alors qu'apparaissent les premières pompes à essence. Dans les territoires où la concurrence est la plus forte, comme la

[7] Jean-Pierre BARDOU, Jean-Jacques CHANORON, Patrick FRIDENSON et James LAUX, *La Révolution automobile*, Paris, Albin Michel, 1977, p. 153.
[8] Tristan LOUBES, *L'envers de la motorisation urbaine. Montréal, Toulouse, Toronto et Marseille face aux nuisances causées par la circulation automobile des années 1910 aux années 1980, thèse de doctorat en histoire*, Université Gustave Eiffel et Université de Montréal, 2025.
[9] André NOUSCHI, *La France et le pétrole : de 1924 à nos jours*, Paris, Picard, 2001, p. 94.

région parisienne et les régions portuaires, les *Majors*, par l'intermédiaire de leurs filiales françaises, n'hésitent pas à vendre l'essence à un prix inférieur au prix du marché, parfois même de façon déficitaire. En revanche, dans les régions où l'automobilisme est moins diffusé et où la concurrence est moins intense, comme les territoires ruraux et de montagne, les prix sont plus élevés, voire surélevés pour compenser les pertes d'ailleurs. Au cœur de cette « guerre des prix » occulte et différenciée, le prix de l'essence très inégal devient incompréhensible pour une grande partie des automobilistes et de la classe politique. Le ministre du Commerce et de l'Industrie charge en 1929 une Commission Consultative sur l'organisation du commerce en gros et au détail de l'essence et des huiles lampantes afin de « mettre à l'étude la question […] des variations du prix de l'essence et des remèdes à apporter à un désordre qui n'avait […] que trop duré. » Elle conclut que les variations de prix tiennent entre autres aux modes de livraison de l'essence (en bidons ou en vrac), à une taxe sur le chiffre d'affaires pouvant être payée plusieurs fois en fonction du nombre d'intermédiaires, à l'accessibilité des régions approvisionnées et aux remises et « ristournes occultes » réalisées par certains vendeurs d'essence[10]. Elle affirme par ailleurs que c'est aux importateurs de pétrole et non à l'État de réguler les prix.

La crise économique de 1929 et du début des années 1930 intensifie les tensions des automobilistes des territoires défavorisés. Dans une tribune au *Progrès de la Côte-d'Or* en 1932, l'automobiliste dijonnais Jean Lource accuse « les gros » de fixer arbitrairement le prix de l'essence et d'effectuer une concurrence déloyale envers « les petits ». Il accuse même le consortium pétrolier de « contre-vérité » pour expliquer ces écarts de prix entre les régions du fait des frais de transport. À Paris, le bidon d'essence serait vendu 7,50 francs contre 11 francs en Côte-d'Or. Selon lui, les prix parisiens anormalement bas s'expliquent par le fait que le consortium ne veut inquiéter ni les pouvoirs publics ni les dirigeants des associations automobiles les plus puissantes, comme l'Automobile Club de France, qui profitent des prix avantageux de la région parisienne sans connaître véritablement les soucis présents en province. Appelant les pouvoirs publics à protéger les consommateurs et réprimer les excès des multinationales, il réclame la mise en place d'un prix unique sur l'essence, projet soutenu par le préfet de Côte-d'Or[11]. Ces contestations ne sont toutefois guère concluantes. S'il est difficile pour les contemporains de comprendre les dessous du

[10] Service Historique de la Défense, GR 7 N 2447, Rapport de la Commission Consultative sur l'organisation du commerce en gros et au détail de l'essence et des huiles lampantes, 25 mars 1929.
[11] *Le Progrès de la Côte-d'Or*, 13 janvier 1932 et Archives Départementales de Côte-d'Or, SM 8550, procès-verbal de la réunion de la Commission consultative départementale chargée de fixer le prix-limite de l'essence, en date du 2 juillet 1932.

prix de l'essence, les compagnies pétrolières semblent être les principales accusées de ce qui est vécu comme une injustice, bien que le poids fiscal de l'État soit aussi pointé du doigt. Le monde pétrolier en général semble peu apprécié par l'opinion publique, à cause notamment de ces travers financiers et commerciaux. L'Accord d'Achnacarry signé en 1928 entre les « Sept Sœurs » du pétrole et qui acte une entente sur les volumes de production et les prix pour assurer l'équilibre des forces, renforce ainsi la logique de cartel pétrolier[12].

Dans ce contexte, la question de la sortie de la dépendance au pétrole et aux multinationales anglo-saxonnes se pose. L'État et l'armée française soutiennent par exemple le développement des « carburants de remplacement ». Plusieurs expérimentations de véhicules à gazogène ont lieu tandis que « l'alcool-carburant » est régulièrement promu par les pouvoirs publics et les milieux agricoles, même s'il peine à s'imposer[13]. Mais le premier choix reste celui de développer une industrie française du pétrole à travers la Compagnie Française de Raffinage et la Compagnie Française des Pétroles, ancêtre de Total. Les lois douanières de 1928, en adoptant une faible taxation sur le pétrole brut, visent à développer dans ce sens une industrie du raffinage nationale dans un souci d'indépendance énergétique[14]. Le problème de l'approvisionnement du pétrole brut reste pourtant majeur. Face au pétrole « étranger », l'État français parie sur les réserves de son empire colonial. Alors que les prospections en Algérie ne donnent rien avant 1954, c'est le pétrole irakien qui doit assouvir l'indépendance de la France, qui dispose de territoires en Mésopotamie à la suite du traité de San Remo en 1920. Outre les origines de notre vulnérabilité au contexte géopolitique du Moyen Orient, ce choix de politique énergétique renforce le « sentier de dépendance » au pétrole. Cet investissement dans des infrastructures pétrolières induit des coûts économiques conséquents et des routines administratives, organisationnelles, techniques et sociales qu'il est très difficile de transformer par la suite. Il est plus simple de les rentabiliser et de les maintenir plutôt que de les démanteler.

[12] Mathieu AUZANNEAU, *Or noir. La grande histoire du pétrole*, Paris, La Découverte, 2015, p. 172-198.
[13] Camille MOLLES, « Imposer ou promouvoir. Les destins croisés de l'alcool-carburant et des gazogènes », dans Pierre LAMARD et Nicolas STOSKOPF (dir.), *La transition énergétique : un concept historique ?*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2018, p. 73-82.
[14] André PHILIPPON, « Les lois de 1928, leur application et leur efficacité pour créer et maintenir une industrie pétrolière nationale », dans Alain BELTRAN *et al.* (dir.), *État et énergie. XIXe-XXe siècle, Séminaire 2002-2006*, Paris, CHEDD, 2009, p. 371-392.

1973 : À l'ère du tout-automobile, le choc pétrolier et le spectre de la finitude

Alors qu'en 1973 le pétrole fournit 46% de l'énergie primaire produite par l'humanité, la guerre du Kippour qui débute le 6 octobre 1973 déclenche une crise sans précédent du point de vue de l'économie pétrolière. En réaction à l'aide américaine apportée à Israël, les pays arabes membres de l'OPEP (Organisation des pays exportateurs de pétrole) déclarent un embargo sur le pétrole et réduisent leur production. Le prix du baril quadruple ainsi entre octobre 1973 et mars 1974, passant de 2,59$ à 11,65$ (figure 1). Alors que les États-Unis avaient le quasi-monopole de la production de pétrole au XIX^e^ siècle, le pétrole du Moyen-Orient occupe une place croissante depuis l'entre-deux-guerres et les flux pétroliers mondiaux dépendent donc désormais de la situation géopolitique de cette région.

Cet événement ne doit toutefois pas masquer une crise structurelle des ressources qui était inévitable et que l'OPEP a transformée en geste politique[15]. En effet, la production américaine décline pour la première fois en 1971, médiatisant la prédiction du pic pétrolier annoncé pour 1970 par le géophysicien Marion King Hubbert dès les années 1940. Si elles n'apparaissent pas à cette époque, c'est bien dans les années 1970 que s'intensifient les craintes de la finitude des ressources pétrolières.

Si la France est moins touchée que les États-Unis, où une station-service sur cinq est à sec en décembre 1973[16], la crise est violente alors que la consommation française de pétrole a triplé entre 1963 et 1973[17]. Dans une société où l'équipement motorisé s'est imposé dans toutes les classes sociales, le chauffage au fioul est en plein essor, la grande distribution se dope au plastique tandis que l'agriculture se pétrolise à coups de tracteurs et de fertilisants, le prix à la pompe avoisine les 1,70 franc par litre[18]. Il avait déjà augmenté en 1971 à la suite de la nationalisation d'une partie du pétrole algérien, qui avait contraint la France à réorienter une partie de ses importations, mettant à mal le pari énergétique colonial pris durant l'entre-deux-guerres[19]. Les

[15] AUZANNEAU, *Or noir*, *op. cit.*, p. 453-479.
[16] Meg JACOBS, *Panic at the Pump: The Energy Crisis and The Transformation of American Politics in the 1970s*, New York, Hill and Wang, 2016.
[17] André NOUSCHI, *La France et le pétrole*, Paris, Picard, 2001, p. 443.
[18] Le pouvoir d'achat de 1,70 franc en 1973 correspond à 1,79 euro en 2025, en tenant compte de l'inflation, d'après le convertisseur de l'INSEE.
[19] Samir SAUL, « Politique nationale du pétrole, sociétés nationales et "pétrole franc" », *Revue historique*, n° 638, 2006, p. 355-388.

« Trente Glorieuses » caractérisées par un pétrole abondant et bon marché se terminent brutalement tandis que s'ouvre une période de chômage et de récession.

Face à ces événements, la réaction n'est pas seulement à l'échelle des consommateurs, elle est aussi étatique. Le 30 novembre 1973, le Premier ministre Pierre Messmer annonce aux Français dans un discours radiotélévisé des mesures d'économie d'énergie : limitation de la vitesse sur les routes, fin des émissions de télévision à 23h ou encore interdiction de la publicité lumineuse et de l'éclairage des monuments publics la nuit[20]. À moyen terme, le « plan Messmer » de 1974 prévoit la construction d'environ 80 réacteurs nucléaires jusqu'en 1985 et un total de 170 jusqu'en 2000 afin d'accélérer l'indépendance énergétique du pays – une bonne part de l'électricité était jusque-là produite grâce au fioul. Les mesures d'économie d'énergie sont quant à elles abandonnées à la suite de la levée de l'embargo par l'OPEP le 18 mars 1974.

Le choc pétrolier est aussi l'occasion de médiatiser des critiques plus profondes sur l'automobile et la dépendance aux énergies fossiles, alors que les contestations environnementales se globalisent et que l'écologie politique se structure. Le rapport « Halte à la croissance ? » du club de Rome de 1972 qui pointait les impasses d'un modèle de croissance infinie dans un monde fini reçoit un nouvel écho. L'agronome et premier candidat écologiste aux élections présidentielles René Dumont fait de sa campagne une critique totale de l'automobile « qui pue, pollue et rend con ». Il soutient de façon provocante le prix de l'essence à 10 francs afin de sortir de cette dépendance. Cette hausse des taxes permettrait aussi de subventionner les transports collectifs[21]. Ne rassemblant que 1,32 % des voix en 1974, la figure de René Dumont est aussi et surtout moquée, montrant les limites de l'écologie politique en train de s'institutionnaliser.

Le contre-choc pétrolier des années 1980 et l'essor des pétroles « non-conventionnels » (offshore, schiste) permettent par ailleurs la baisse du prix de l'essence et referment ces débats et ces perspectives de « sobriété » des années 1970. Par ailleurs, les investissements vers les autres énergies que le pétrole s'inscrivent davantage dans une logique d'addition que de substitution énergétique, ne déviant qu'en apparence le processus de pétrolisation[22]. Surtout, si le nucléaire est censé rendre

[20] Renaud BECOT, Christophe BONNEUIL et Gabrielle BOULEAU, Les natures du productivisme. Une histoire environnementale de la France, de 1940 à nos jours (vol. 3), Paris, La Découverte, 2026, p. 231-233.
[21] René DUMONT, *L'utopie ou la mort !*, Paris, Seuil, 1973, p. 119-123.
[22] Jean-Baptiste FRESSOZ, *Sans transition. Une nouvelle histoire de l'énergie*, Paris, Seuil, 2024.

le pays indépendant en matière d'électricité, il ne résout en rien le problème des mobilités automobiles et de la dépendance au pétrole comme matière première – soit tous les dérivés pétrochimiques. Le choix français de politique énergétique de ces années 1970-1980, assez unique à l'échelle mondiale, n'inverse pas le processus de pétrolisation. Le carburant reste un produit indispensable pour la majorité des Français et aucune transformation structurelle à ce sujet n'est investie.

2018-2019 : Une taxe sur le carburant et la France s'embrase

Si la pétition des habitants de Lannoy en 1871 est restée sans suite, celle déposée le 29 mai 2018 par Priscilla Ludosky est déterminante dans la révolte des Gilets jaunes. Auto-entrepreneuse de 32 ans vivant en Seine-et-Marne, sa pétition « Pour une Baisse des Prix du Carburant à la Pompe ! » déposée sur la plateforme *Change.org* et adressée au ministre de la Transition écologique François de Rugy rassemble rapidement plusieurs milliers de signatures, pour dépasser le million à la fin du mois de novembre. Elle y dénonce la hausse des prix de l'essence et du gazole, en particulier le poids de la fiscalité qui représente environ 60% du prix à la pompe[23]. Le prix du carburant est en effet en forte augmentation depuis 1990, passant de 0,81€/L à 1,52€/L pour le Sans Plomb-95 (hausse de 200%), et de 0,54€/L à 1,44€/L pour le gazole (hausse de 300%)[24]. L'annonce d'une augmentation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le carburant dans le cadre de la « stratégie nationale bas carbone » pour 2019 est la goutte de trop. Le gazole est particulièrement visé alors qu'il compte pour 75% des usages routiers (figure 2). Des milliers de ronds-points sont occupés à partir du samedi 17 octobre 2018, rassemblant plus de 3 millions de personnes sur la période 2018-2019.

Cette « révolte inclassable »[25] dépasse la seule taxe sur le carburant et s'oriente très vite vers une contestation de la vie chère, des taxes en général, de la dureté des conditions matérielles de vie des espaces périurbains et ruraux, du problème de

[23] Priscilla LUDOSKY, « Pour une Baisse des Prix du Carburant à la Pompe ! », *Change.org*, pétition déposée le 29 mai 2018.
[24] Pour une inflation de 40%. Source : Sophie AMSILI et Florian MAUSSION, « Carburants : les "gilets jaunes" ont-ils raison de dénoncer une hausse des prix ? », *Les Échos*, 21 novembre 2018, [en ligne], consulté le 24/09/2026, chiffres tirés de la Direction Générale de l'énergie et du climat.
[25] Quentin RAVELLI, Johanna SIMEANT-GERMANOS, Loïc BONIN et Pauline LIOCHON (dir.), *Les Gilets jaunes. Une révolte inclassable*, Paris, Rue d'Ulm, 2024.

représentation politique et des dérives des institutions démocratiques. Si le profil et les revendications des Gilets jaunes sont très hétérogènes, « la transition écologique et les transports » est un des trois grands thèmes abordés par les « cahiers de doléances », d'après une étude en Gironde[26]. Cette protestation collective illustre la dépendance toujours croissante à l'automobile et à son carburant et les inégalités socio-spatiales qui en découlent. La voiture reste utilisée par sept actifs sur dix pour se rendre au travail alors que s'allongent les temps de trajet. Dans les territoires ruraux, la moitié des actifs parcouraient en 2019 plus de 12,5 kilomètres pour rejoindre leur emploi, contre 8 kilomètres en 1999[27].

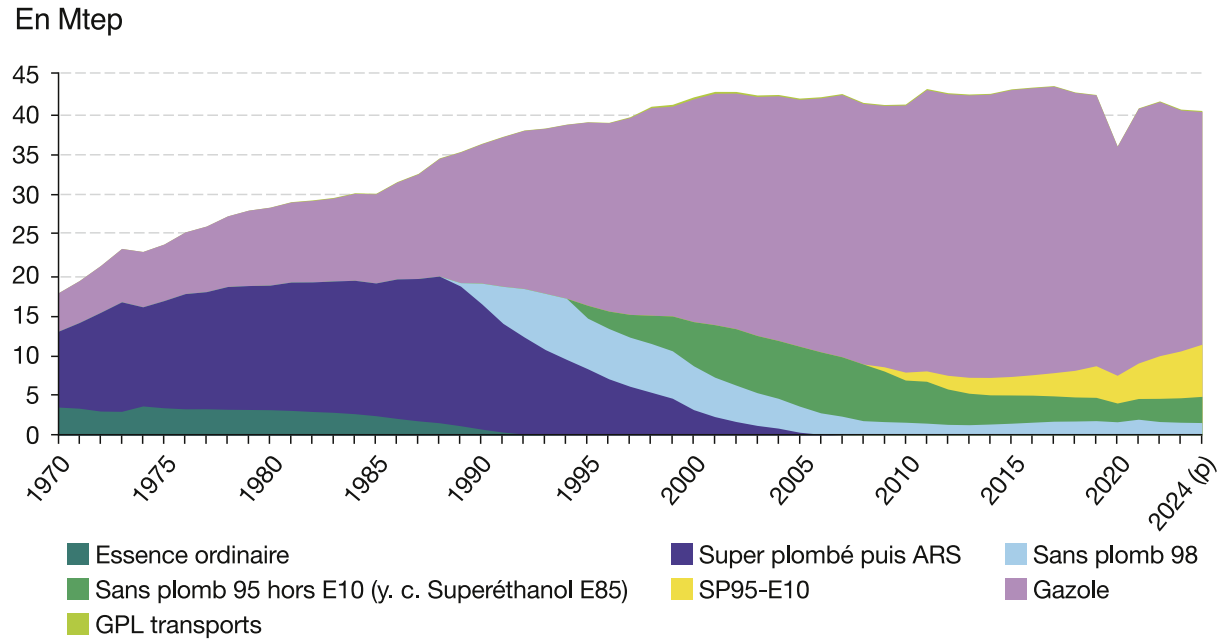


Figure 2. **Évolution de la consommation de carburants routiers en France (1970-2024)**. Source : Christophe MEILHAC, Bérengère MESQUI et Pierre TANNEAU (dir.), Datalab. Chiffres clés de l'énergie édition 2025, SDES, 2025, p. 63.

La crise s'intègre ainsi dans les inégalités socio-environnementales réelles et perçues de la « transition énergétique ». Plus encore qu'en 1973, le changement climatique est à l'agenda politique et médiatique et la combustion de pétrole est le symbole d'une société surconsommatrice d'énergies fossiles qu'il faut transformer. La taxe carbone avait pour objectif d'orienter les comportements individuels en vue d'une écologisation des transports, en particulier d'inciter à réduire la combustion de diesel

[26] Les deux autres thèmes sont le « pouvoir de vivre » et la démocratie : Samuel NOGUERA, « Que nous disent les cahiers de doléances ? », dans Emmanuelle REUNGOAT et François BUTON (dir.), *Idées reçues sur les Gilets jaunes. Un marqueur des luttes sociales contemporaines*, Paris, Le Cavalier Bleu, 2024, p. 167-169. Voir aussi Antoine BERNARD DE RAYMOND et Sylvain BORDIEC, *Sociologie des Gilets jaunes. Reproduction et luttes sociales*, Bordeaux, Le Bord de l'Eau, 2024.

[27] Yoann DEMOLI, « La voiture n'est pas une préférence mais une dépendance », *Le Monde*, 21 septembre 2026, [en ligne], consulté le 25/09/2926.

responsable d'émission de particules fines. Elle défend une vision de la transition qui priorise les leviers individuels par rapport aux transformations structurelles, créant de forts sentiments d'injustice bien décrits par Jean-Baptiste Comby[28]. Priscilla Ludosky l'exprime très clairement dans sa pétition :

> « Il est tout à fait honorable que nous cherchions des solutions pour circuler en polluant le moins possible notre environnement. Mais la hausse des taxes imposée par le gouvernement n'est pas la solution ! Nous sommes déjà dépendants des cours du pétrole, il n'est pas question qu'en plus nous subissions une augmentation des taxes ! »[29]

Cette colère a pu aussi être mise en regard de l'absence de taxation sur le kérosène, combustible consommé principalement par les classes aisées et métropolitaines[30]. Le gouvernement a finalement renoncé à la hausse de la TICPE tandis que les prix du carburant ont baissé notablement à la suite des confinements sanitaires de 2020-2021, entraînant un essoufflement du mouvement des Gilets jaunes.

Conclusion : L'inévitable crise du prix de l'essence

Les quatre crises analysées ici se referment toutes sans réduire la présence du pétrole dans le quotidien, notamment dans la mesure où les prix élevés de l'essence retrouvent à terme des niveaux plus bas. Les débats sur la sortie du combustible fossile, s'ils resurgissent à chaque fois, tendent à se refermer à la sortie de crise, confirmant les difficultés à changer de régime énergétique et le poids de la « dépendance au sentier » à mesure que la pétrolisation s'étend.

Cette historicisation des conflits autour du prix de l'essence nous a permis de mettre en lumière les points de tension structurels liés à la consommation de produits pétroliers. Elle démontre une histoire d'addition des contraintes dues à la consommation du pétrole, qui sont mises en lumière en France strate après strate. Premièrement, l'histoire de notre régime énergétique moderne est une histoire d'inégalités[31], dans la mesure où les variations du prix du pétrole touchent en premier

[28] Jean-Baptiste COMBY, *Écolos, mais pas trop… Les classes sociales face à l'enjeu environnemental*, Paris, Raisons d'agir, 2024.
[29] LUDOSKY, « Pour une Baisse des Prix du Carburant à la Pompe ! », *op. cit*.
[30] Jérôme FOURQUET, « La crise des Gilets jaunes : Somewhere contre Anywhere », *Constructif,* vol. 1, n° 55, 2020, p.11-14.
[31] Lucas CHANCEL, *Énergie et inégalités. Une histoire politique*, Paris, Seuil, 2025.

les classes populaires. Les conséquences de la taxe de 1871 l'exprimaient déjà avant la crise des Gilets jaunes.

C'est deuxièmement l'histoire d'une dépossession de la maîtrise de l'énergie. Suivant l'analyse d'Ivan Illich en 1973, dans un système de forte consommation énergétique, la maîtrise de l'énergie est un enjeu si grand qu'elle entraîne un « monopole radical » – d'un État technocratique ou des multinationales – confisquant la maîtrise de cette énergie aux individus et donc leur liberté[32]. Les consommateurs sont ainsi dépendants des compagnies pétrolières et des grands réseaux énergétiques[33] pour pouvoir acheter leur bien essentiel. Cette dépossession se double d'une opacité et d'une incompréhension sur le prix de l'essence[34], exacerbées durant l'entre-deux-guerres.

De plus, la géologie du pétrole fait de la France un pays dépourvu d'or noir, contraint de l'importer depuis les États-Unis puis le Moyen-Orient, et donc fragilisé à chaque conflit géopolitique touchant ces régions. Si la question de l'indépendance énergétique apparaît très tôt, au moins à partir de la Première Guerre mondiale concernant le pétrole, elle jaillit en 1973 et resurgit à chaque événement géopolitique majeur.

C'est enfin l'histoire d'une impasse environnementale. Si le pétrole est dès ses débuts dénoncé pour ses pollutions par de nombreux acteurs et notamment les riverains des installations pétrolières [35], la crise environnementale trouve une résonance plus forte à partir des années 1970. La « transition énergétique » reste toutefois difficile à mettre en place comme le témoignent l'échec de la taxe carbone et la révolte des Gilets jaunes.

Aujourd'hui, avec la guerre russo-ukrainienne et le blocage du détroit d'Ormuz, l'intensification du réchauffement climatique, la critique du poids fiscal de l'État et les débats sur les surprofits des compagnies pétrolières, les contestations de la hausse des prix de l'essence concentrent toutes les limites de cette dépendance fragilisante au pétrole, exprimées depuis 150 ans. Face à ce prix à la pompe, certains

---

[32] Ivan ILLICH, « La crise de l'énergie », *Énergie et équité*, Paris, Le Monde puis Seuil, 1973.
[33] Christopher F. JONES, *Routes of Power: Energy and Modern America*, Cambridge, Harvard University Press, 2014.
[34] L'absence de transparence et l'asymétrie de l'information sont d'ailleurs des éléments caractéristiques du marché capitaliste étudié par Fernand Braudel : *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e et XVIII^e siècles*, Paris, Armand Colin, 1979.
[35] Timothée DHOTEL, « Du bidon à la pompe : la vente du pétrole en province et ses contestations (Côte-d'Or, 1877-1939) », *Journal of Energy History/Revue de l'Histoire de l'énergie*, n° 9, 2023, p. 1c-22c.

ajoutent de l'huile de colza à leur gazole rappelant les temps antérieurs au pétrole lampant, d'autres prônent la transition vers l'électrique ou encore la décroissance des consommations énergétiques, sans oublier les partisans du *business-as-usual* et autres acteurs du *greenbacklash* participant au maintien de notre société pétrolisée[36]. Les compagnies pétrolières continuent en effet d'investir massivement dans les énergies fossiles. Elles se justifient comme répondant à la demande des consommateurs, alors qu'elles l'ont largement créée par les promesses d'abondance, les bas prix proposés jusque dans les années 1970 et marchandisation de nouveaux sous-produits du pétrole brut.

Du côté de l'État, les mesures annoncées jusqu'alors consistent à attribuer des chèques énergie et à libérer des stocks de réserve, alors que la transition vers la voiture électrique reste impossible pour les classes populaires et ne fait que déplacer le problème de dépendance sur d'autres ressources[37]. Mettre fin à notre dépendance au pétrole, et plus modestement à l'automobile et son carburant, requiert des investissements au moins à la hauteur de ceux fournis pour construire les infrastructures pétrolières de ces deux derniers siècles. Elle suppose aussi une réappropriation par les consommateurs de l'énergie, de ses infrastructures et de son prix. Si cette crise-là s'éteint sans changements structurels ni justice sociale, elle ne pourra vraisemblablement que resurgir.

Publié dans laviedesidees.fr, le 10 novembre 2026.

[36] Laure TEULIERES, Steve HAGIMONT et Jean-Michel HUPE (dir.), *Greenbacklash. Qui veut la peau de l'écologie ?*, Paris, Seuil, 2025.
[37] Vincent KAUFFMANN et Mimi SHELLER (dir.), *Déviation. Pour un tournant radical des mobilités face aux limites planétaires*, Lausanne, EPFL Press, 2026.