

Prix des produits pétroliers : une mise en perspective 2006-2026

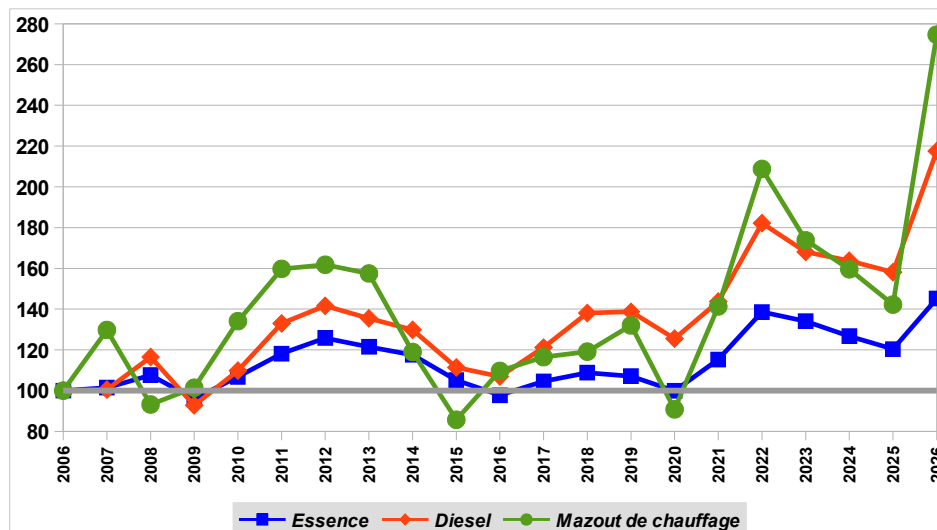
La pression politique monte pour faire baisser les prix des produits pétroliers (voir notamment les déclarations des Présidents du MR et des Engagés¹). Cette courte note a pour principal objectif de mettre les évolutions récentes des prix des produits pétroliers en perspective en remontant jusqu'en 2006, il y a 20 ans donc.

Attention :

- dans les graphiques de cette note, 2026 = l'observation au 1er avril !
- les évolutions des prix ont, au cours de cette période, été influencées par des modifications de la fiscalité
- le lecteur intéressé trouvera en fin de note une courte notice méthodologique.

L'ampleur des évolutions et les différences entre produits apparaissent mieux quand les prix sont traduits en indices 2006=100, ce que fait le graphique suivant. Les niveaux de prix atteints par le diesel et le mazout de chauffage au 1er avril 2026 par rapport à 2006 et à 2022 sont impressionnants, surtout pour le mazout de chauffage (presque 3 fois plus par rapport à 2006). On se situe au-delà des niveaux moyens de 2022, même si c'est de relativement peu pour l'essence.

Prix de trois produits pétroliers – 2006=100 – 2006-2026 (1er avril)



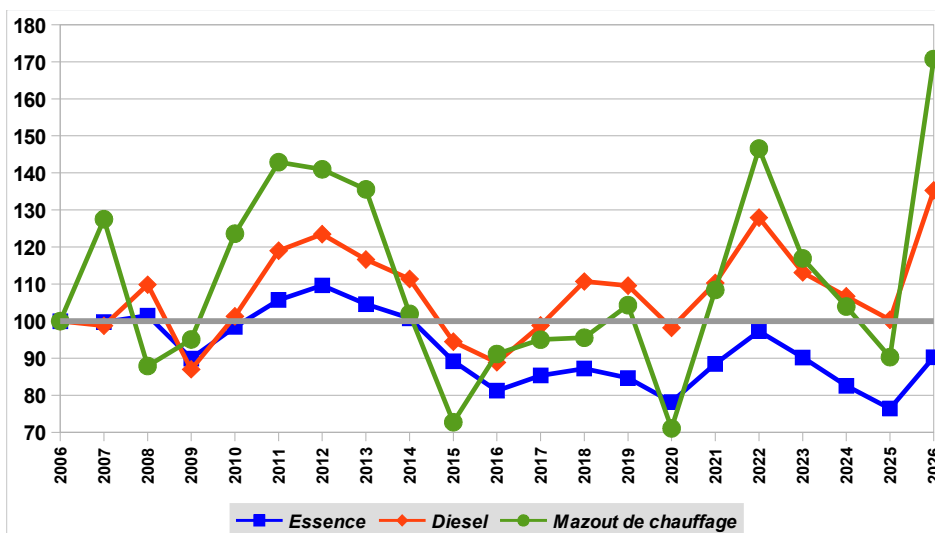
Mais entre 2006 et 2026 les prix (ici l'indice-santé) et les revenus (ici le revenu disponible nominal par unité de consommation) ont évolué aussi. Les deux graphiques suivants montrent ce que la prise en compte de ces évolutions implique sur l'appréciation des hausses.

Note de lecture : Pour le premier graphique, c'est une baisse (ou un niveau moindre par rapport à toute autre année) qui constitue une "bonne nouvelle" tandis que pour l'autre graphique c'est une hausse (ou un niveau plus élevé par rapport à toute autre année) qui peut être considérée comme positive, même s'il s'agit ici d'un point de vue consumériste de court terme.

Le premier graphique (voir haut de la page suivante) exprime l'évolution réelle des prix énergétiques (indices des prix énergétiques divisés par l'indice-santé) ; quant l'indicateur monte, les prix énergétiques se renchérissent par rapport à l'indexation tendancielle des salaires et prestations sociales et inversement quand il baisse (des lectures de moyen terme sont possibles en comparant deux périodes distantes) ; pour la plupart des années depuis 2006, les prix réels du diesel ont été supérieurs à 2006 ; c'est l'inverse pour l'essence. Le mazout de chauffage a, en termes réels, enregistré des variations de plus grande amplitude (c'est de plus faibles taxes qui expliquent cela) pour atteindre un niveau historiquement très élevé en 2026.

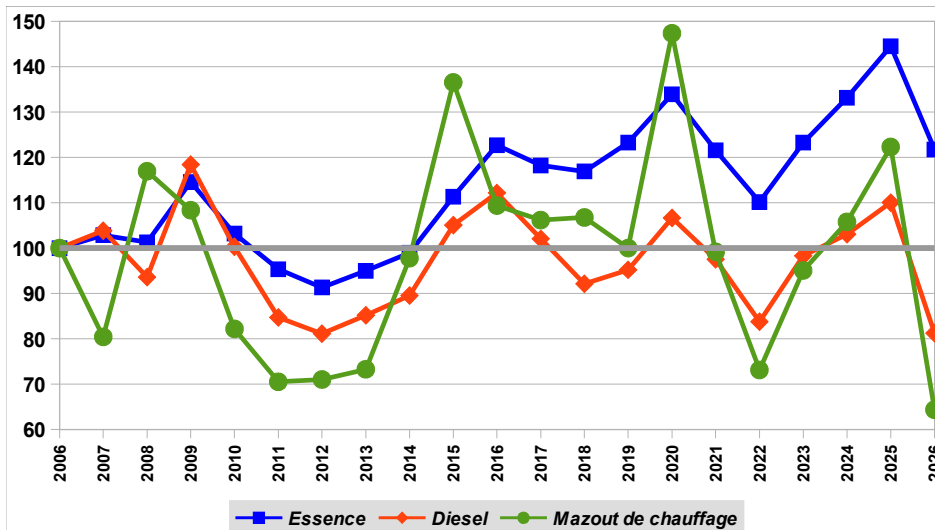
¹ Voir, par exemple : <https://www.lalibre.be/belgique/politique-belge/2026/04/01/prix-de-lenergie-le-mr-et-les-engages-reclament-linstauration-du-clicquet-inverse-sur-les-carburants-Z53AE72WOFBE3KCTEYUQ5OG26Q/>

Prix de trois produits pétroliers déflatés par l'indice-santé – 2006=100 – 2006-2026 (1er avril)



Le second graphique – voir ci-dessous – mesure l'évolution du pouvoir d'achat énergétique, à savoir le revenu disponible divisé par les prix énergétiques, le tout exprimé en indices ; quant l'indicateur monte, le pouvoir d'achat énergétique s'améliore et inversement quand il baisse (ici aussi des comparaisons entre des niveaux de périodes éloignées peuvent être intéressantes). Ce graphique montre que le pouvoir d'achat pour l'essence a augmenté tendanciellement depuis 2012 mais recule en 2026 (donnée du 1er avril) par rapport à la moyenne de l'année passée (tout en se situant à un niveau supérieur à celui de 2006 et de beaucoup d'années intermédiaires). Pour le mazout de chauffage, le pouvoir d'achat atteint un minimum historique sur la période considérée. Pour le diesel, le niveau du pouvoir d'achat est à un chouia près celui observé en 2012.

Pouvoir d'achat énergétique – 2006=100 – 2006-2026 (1er avril)



Quelques remarques pour conclure (probablement provisoirement) :

- Il s'agit des niveaux de prix maxima du 1er avril 2026 ; nul ne sait aujourd'hui comment la situation va évoluer. C'est in fine la moyenne annuelle de 2026 qui indiquera l'ampleur de la hausse par rapport aux tensions récentes et les dégâts socio-économiques que cette Xième crise aura causés.
- On parle beaucoup de diesel ces derniers jours mais les prix du mazout de chauffage devraient susciter au moins autant d'inquiétude. Heureusement qu'on n'est pas en période hivernale.
- La plus ou moins grande fragilité des acteurs économiques par rapport à ces hausses, surtout si elles devaient perdurer un temps, dépend de nombreux facteurs :

- la plus ou moins grande efficacité des véhicules et dispositifs de chauffage
- pour le chauffage le fait d'avoir une citerne plus ou moins remplie
- la possibilité ou pas de déduire la TVA et le coût hors TVA de la base imposable
- une réelle capacité concrète – ou pas – de recourir à d'autres moyens de transport que l'auto
- le bénéfice d'une carte-carburants ou la prise en compte, ou pas, directe ou indirecte, des dépenses de déplacement routier par l'employeur
- ...

En tout état de cause, les consommateurs d'essence sont les moins à plaindre ; leur pouvoir d'achat énergétique est certes en recul, pour un temps, par rapport à 2025 mais ils ont, sur le long terme et en moyenne, gagné du pouvoir d'achat énergétique. Est-ce d'ailleurs une bonne chose au vu des enjeux de la transition énergétique ?

Tout le monde n'est donc pas frappé de manière identique et, sans jugement de valeur, tous les usages des carburants n'ont pas la même utilité/priorité sociétales.

Une fois de plus, au risque de déplaire, il faut ici rappeler que des aides ciblées – et certains acteurs économiques (parmi les ménages, entreprises, indépendants et services non marchands) en ont besoin – sont préférables à des interventions sur les prix, coûteuses parce par définition s'appliquant à toutes les situations.

Mais, à cet égard, il faut bien constater que pas grand chose n'a été mis en place depuis la crise de 2021-2022. Une telle négligence en matière d'énergie n'est pas une première.

Notice méthodologique :

- **sauf pour 2026, les observations sont des moyennes annuelles ;**
- **la source statistique pour les prix de l'essence et le diesel est l'indice des prix à la consommation ; les niveaux au 1er avril 2026 ont été estimés sur base des prix du Brafco 95 RON E10 et du diesel B7 ;**
- **comme l'IPC lisse les prix du mazout de chauffage, on a utilisé les données de Brafco pour mieux comparer les différents produits pétroliers entre eux (pour l'essence et le diesel, il s'agit en effet de données "instantanées") ;**
- **le revenu pris en considération est le revenu disponible **courant** tel que calculé par le Bureau fédéral du Plan divisé par le nombre total d'unités de consommation**
- **les données sont disponibles [ici](#).**

Sources : Brafco, Bureau fédéral du Plan, Eurostat et StatBel – Calculs propres