

Schuman Paper
n°831
20 avril 2026

Valérie PLAGNOL

Choc pétrolier 2026 : une opportunité pour la transition énergétique européenne

Sept semaines après le déclenchement des attaques conjointes des États-Unis et d'Israël contre l'Iran le 28 février dernier, les dommages sur les sites de production de la région et la quasi-interruption du trafic maritime dans le détroit d'Ormuz ont déclenché une hausse des prix du pétrole brut de près de 60 % pour l'indice WTI et de plus de 70 % pour le Brent. Nonobstant la trêve de deux semaines, décrétée le 7 avril dernier, ces hausses ont d'ores et déjà produit de douloureux effets sur nos économies. Il va de soi que de la durée des tensions dépendra l'ampleur de la crise, mais au fond, le mal est déjà fait.

UNE EUROPE ENCORE TROP DÉPENDANTE DU PÉTROLE

Et c'est comme si, depuis les chocs pétroliers de 1973 et 1979, rien n'avait changé ! Files d'attente à la pompe, points de distribution à sec – surtout de diesel et de kérosène –, professions exposées (agriculteurs, pêcheurs, camionneurs, grands rouleurs, etc.) en grande difficulté. Pire encore, le fossé entre villes et campagnes se creuse encore un peu plus, les premières étant desservies par un réseau dense de transports en commun et autres moyens de locomotion, tandis qu'aucune alternative à la voiture ne semble exister pour les autres.

Cependant, la situation actuelle en Europe ne saurait se comparer exactement aux chocs précédents. J'exclus ici volontairement les autres périodes de hausse brutale des prix du pétrole, que ce soit la première guerre d'Irak en 1991, où la hausse des prix a été plus

limitée en ampleur comme dans le temps, ou encore les années de hausse qui ont précédé la crise des *subprimes* de 2008 – liées à la hausse mondiale de la demande de pétrole, et non véritablement à un choc d'offre. La période 2010-2014 reflète à la fois la reprise globale de la consommation dont le moteur est la Chine, des contraintes géopolitiques – Printemps arabe, Libye – et la discipline de l'OPEP qui entend maintenir un prix du baril autour de 100\$. Enfin, le choc de 2022, à la suite d'une reprise de la demande après la pandémie de Covid, concerne surtout les prix du gaz en Europe, au lendemain de l'invasion de l'Ukraine par la Russie. Malgré l'embargo sur le pétrole russe, les sources d'approvisionnement n'ont pas manqué aux principaux consommateurs.

Au début des années 1970, le pétrole représentait 61 % des besoins énergétiques de la Communauté économique européenne (alors à neuf membres) et deux tiers de ses importations (sur 95 % de sa consommation) venaient des pays du golfe Persique. Le choc de 1973 privait le monde – y compris l'Amérique – de 7 % de ses approvisionnements, allant même jusqu'à des embargos ciblés (États-Unis, Japon, Pays-Bas entre autres), et des prix multipliés par 4. La France, l'Allemagne et l'Italie subissaient également des ruptures d'approvisionnements. Ce fut le temps des premières restrictions de consommation : baisse du chauffage, des éclairages, limitations de vitesse et même – comme ce fut le cas en Allemagne – quelques interdictions de circuler le dimanche. Désormais, seulement 15 à 20 % du pétrole de l'Union européenne provient du

2

golfe Persique. L'Union dispose par ailleurs d'outils de secours qui n'ont été mis en place qu'au lendemain du choc de 1973, comme la constitution de stocks stratégiques (1,2 milliard de barils stockés dans les Etats membres), et des mécanismes de solidarité, sous l'égide de l'[Agence Internationale de l'Energie](#) (AIE), fondée en 1974. Elle peut enfin compter sur des approvisionnements alternatifs, venus notamment des Etats-Unis, premier producteur mondial de brut et premier fournisseur de l'Union européenne avec près de 18 % de ses importations, déjà en hausse depuis l'invasion de l'Ukraine par la Russie en 2022. Alors que la crise actuelle prive le monde de près de 20 % de ses approvisionnement, l'Europe est bien moins « tout pétrole » qu'en 1973.

NE PAS CONFONDRE MIX ÉLECTRIQUE ET MIX ÉNERGÉTIQUE

Surtout, depuis ces premières crises, l'Union européenne a profondément transformé son mix électrique. En 2025, la part des énergies renouvelables dans le mix électrique européen s'établit autour de 47 %, dont la production nucléaire pour plus de 20 %. Sur la même période, le fioul domestique est tombé de près de 70 % à près de 14 %^[1] actuellement. Ainsi, l'Union européenne s'est bien affranchie du pétrole tout en décarbonant massivement son électricité.

Cependant, si la part des énergies fossiles dans la production électrique est tombée à un plus bas historique d'environ un tiers, cela ne dit presque rien de la dépendance persistante de l'économie de la région au pétrole et au gaz. Le mix énergétique, entendu comme l'ensemble des sources d'énergie utilisées pour répondre aux besoins de l'économie (transport, chaleur, industrie, usages non énergétiques), reste largement dominé par les hydrocarbures. Autrement dit, si l'électricité est bien en train de devenir bas carbone, l'ensemble de l'économie est loin de l'être.

La situation, par exemple de la France, illustre parfaitement cette distinction nécessaire entre mix électrique et mix énergétique. L'électricité française est

très majoritairement bas carbone : en 2024, 94 % de la production électrique de notre pays provenait de sources décarbonées (nucléaire pour 67 %, hydroélectricité pour 14 % et solaire et éolien pour 13 %), ce qui fait du pays l'un des systèmes électriques les moins émetteurs de CO2 de l'OCDE. En revanche, si l'on considère notre approvisionnement énergétique total, le pétrole reste la deuxième source d'énergie du pays, représentant encore environ 28 % de sa consommation primaire en 2024, derrière le nucléaire (42 %), et devant le gaz (13 %). Ces indications varient d'un Etat membre à l'autre, notamment en ce qui concerne la part du nucléaire, largement dominante en France, tandis que certains pays usent encore du charbon en quantité non négligeable. Le nucléaire fournit environ 60 % de l'électricité en Slovaquie, près de 40 % en Finlande, République tchèque, Hongrie, Bulgarie, Belgique. Mais il est nul dans plusieurs pays (Allemagne depuis 2023, Autriche, Danemark). À l'échelle de l'Union, le charbon est tombé à environ 10 -12 % du mix électrique, mais sa part reste beaucoup plus élevée dans certains Etats membres : en 2022, près de 80 % de l'électricité polonaise est issue de combustibles fossiles, majoritairement le charbon. Il en va de même pour la République tchèque, la Bulgarie, la Grèce et l'Allemagne, qui conservent des parts importantes de charbon dans leur mix électrique ; tandis que d'autres (Autriche, Portugal, Suède, France) l'ont quasiment ou totalement éliminé.

L'Union européenne souffre encore largement de sa dépendance aux énergies fossiles, renforcée depuis les années 1980 par le gaz naturel dont la part dans le mix des vingt-sept Etats membres est passée d'environ 14 % à plus de 20 %, soit une progression de 45 %. La part du gaz dans le bouquet énergétique européen s'est clairement renforcée ces quarante dernières années, et la crise ukrainienne en fut le douloureux révélateur, touchant plus particulièrement l'Italie, l'Irlande, la Grèce, l'Espagne, les Pays Bas et l'Allemagne^[2]. Le cœur du problème se situe donc dans les usages énergétiques pris dans leur ensemble, bien plus que dans la production d'électricité. Ainsi, le secteur des transports reste massivement pétrolier (carburants routiers, aviation, transport maritime

^[1] Sources : Eurostat.

^[2] Le gaz naturel pèse encore lourdement dans le mix énergétique allemand, à près de 25 % (contre 13 % en France). Le pays a accéléré le déploiement des énergies renouvelables ces dernières années, en remplacement du nucléaire mais également du charbon et désormais du gaz naturel.

et de loisir). De même, l'industrie chimique est toujours très largement adossée aux hydrocarbures (pétrochimie, plastiques, engrais azotés). Enfin, l'inertie du bâtiment, des infrastructures et des chaînes de valeur industrielles rend la baisse de la part des fossiles dans le mix énergétique global bien plus lente que dans l'électricité.

AURIONS-NOUS COMMENCÉ PAR « LE PLUS FACILE » ?

Il ne faudrait pas négliger les efforts accomplis. N'oublions pas que notre consommation totale a largement augmenté : en 1973, ce sont 4,5 millions de barils/jour, soit 7 % de l'offre totale, dont le monde a été soudainement privé. En 2026, la perte de capacité disponible ou d'accessibilité logistique porte sur près de 20 millions de barils/jour. La Chine absorbe environ 11 millions barils/jour et l'Union européenne 9,3 millions barils/jour. Malgré la forte baisse de l'intensité énergétique et de la consommation par unité de PIB, du fait des progrès techniques, les segments d'activité mentionnés précédemment restent très largement vulnérables et sans alternative immédiate.

En 2024, les voitures 100 % électriques ont représenté 13,6 % des immatriculations de voitures neuves dans l'Union européenne. Mais le taux de pénétration du parc reste encore marginal, à juste un peu plus de 2% pour les véhicules 100 % électriques en Europe (un peu plus de 10% en Chine). La crise actuelle comme les opportunités commerciales et de soutien devraient permettre de faire encore progresser ces chiffres. L'attraction pour ces véhicules ira de pair avec la baisse de leur prix – que nous constatons déjà – comme avec la densification du parc de recharges électriques.

Si nous retenons comme mesure de notre dépendance au pétrole l'évolution de la décarbonation dans l'Union européenne, nous voyons que le secteur des transports y représentait environ 25 % des émissions de gaz à effet de serre en 2023. La route y est largement dominante, avec plus de 70 % des émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble du secteur. Le bilan de l'industrie est un peu plus difficile

à établir, les substitutions étant encore hors de portée dans certains cas. Depuis 2010, les émissions de l'industrie au sens large (processus industriels, combustion dans l'industrie manufacturière et la construction) ont reculé de près de moitié. Mais les raisons en sont multiples, tenant à l'efficacité énergétique, à des substitutions de combustibles (gaz/biomasse contre charbon/fioul) et, dans certains cas, à une désindustrialisation relative. Ainsi, l'[Agence européenne de l'énergie](#) signale que les émissions liées à l'usage de l'énergie, tous secteurs confondus, représente plus de 75 % des émissions de gaz à effet de serre. Avec les transports (routiers, aériens), la chimie lourde, l'acier et le ciment sont à la fois les plus dépendants aux énergies fossiles – notamment le pétrole – et les plus émetteurs de gaz à effet de serre.

Comme nous l'avions déjà compris en 2022, le mouvement vers la décarbonation et la sortie du pétrole reste largement inachevé. Une question de prix ? Certainement. Le coût du nucléaire, comme celui des énergies renouvelables, est resté supérieur – en période « normale » - à celui des énergies fossiles. L'ampleur des programmes d'investissements à venir dans l'adaptation des réseaux aux nouvelles contraintes climatiques et à la demande peut faire reculer les plus audacieux. Le développement et le transport de l'hydrogène bas carbone reste embryonnaire, les carburants de substitution au kérosène sont encore bien trop rares et chers. De plus, les énergies fossiles rendent des services particuliers pour couvrir les « pointes » de consommation, les besoins de stockage inter-saisonniers et de gestion des réseaux particulièrement critiques dans l'hémisphère Nord. Difficile également de réduire encore la vitesse de conduite, ou la température des logements alors que certains de nos concitoyens souffrent déjà de la hausse de leurs factures.

UNE OPPORTUNITÉ D'ACCÉLÉRATION DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE. AVONS-NOUS VRAIMENT ENCORE LE CHOIX ?

La crise de 1973 et la hausse des prix du brut avaient ouvert la voie à l'exploitation des gisements de la mer du Nord, et d'autres encore, devenus

4

rentables. Outre le temps nécessaire à la réalisation de ces projets, nos capacités actuelles de raffinage, et leur spécificité industrielle[3] - toutes les qualités de pétrole appellent des processus de raffinage spécifiques - la seule diversification de nos sources d'approvisionnement ne suffira pas à compenser les manques actuels, d'autant que notre demande entre en concurrence directe avec un nombre grandissant de pays émergents, consommateurs de brut. Quelques mesures « rapides, ciblées et temporaires » ont bien été mises en œuvre. Cependant, l'expérience des années 1970 nous rappelle que les réponses purement conjoncturelles (subventions de prix, allègements fiscaux temporaires) tendent à retarder les ajustements structurels plutôt qu'à les faciliter. Sans compter qu'ils se révèlent hors de portée pour nombre d'Etats membres au regard de leur situation budgétaire présente.

Les progrès réalisés dans la production d'électricité montrent qu'une trajectoire de substitution est possible : l'enjeu est désormais d'étendre et d'accélérer cette dynamique au profit des usages finaux : transports électrifiés, chaleur décarbonée, industrie moins intensive en carbone. La réglementation européenne y contribue : contraintes croissantes sur les émissions de gaz à effet de serre, taxe carbone, etc. Le [Pacte vert européen](#), la [loi européenne sur le climat](#) et le paquet [ajustement à l'objectif 55](#) organisent la trajectoire de réduction des émissions (-55% net en 2030, neutralité en 2050) et, ce faisant, la sortie progressive des énergies fossiles. L'actuel choc pétrolier en confirme la rationalité économique : en renchérissant le coût du *statu quo*, il renforce la compétitivité relative des investissements bas carbone (renouvelables, nucléaire, efficacité, hydrogène, électrification des usages). Il est grand temps de déployer les sources de remplacement et leur distribution optimale.

La hausse des prix du brut représente en réalité une opportunité pour accroître et accélérer l'adhésion des citoyens à la substitution dans les transports (véhicules électriques, report modal, normes d'efficacité) et dans le chauffage (pompes à chaleur, réseaux de chaleur décarbonés), en expliquant que

le véritable « bouclier » contre les crises pétrolières est la baisse structurelle de la demande. Ce signal prix rend plus rentables les investissements dans l'efficacité énergétique, l'électrification industrielle et les carburants alternatifs (biocarburants avancés, e fuels pour l'aviation, hydrogène vert pour certains usages industriels), à condition que les politiques publiques stabilisent les anticipations. Chaque kilowattheure (kWh) électrique décarboné supplémentaire, utilisé pour substituer du pétrole ou du gaz dans les usages finaux, réduit non seulement les émissions mais aussi l'exposition aux chocs géopolitiques sur les hydrocarbures.

Pourrons-nous également compter sur les nouvelles technologies pour réduire la fracture des mobilités ? Une des priorités identifiées devrait être donnée au transport collectif péri-urbain et rural. L'avènement de l'intelligence artificielle devrait faciliter le déploiement de trajets définis (transport scolaire, déplacements domicile-travail) entre les zones peu denses. De nombreux tests sont déjà en cours – avec ou sans la présence d'un chauffeur – permettant d'accroître la fréquence des navettes et réduire le recours à la voiture individuelle. Dans le secteur agricole, l'Union européenne promeut une double transition : la décarbonation de la production d'ammoniac et d'engrais, ainsi que la réduction de la dépendance globale aux engrais minéraux par l'évolution des pratiques agricoles. Le développement des [carburants d'aviation durables](#) (SAF en anglais), mélangeables au kérosène, permettra également de réduire notre dépendance comme nos émissions de gaz à effet de serre. Le déploiement des réseaux électriques intelligents, comprenant des capacités accrues de stockages, participera de l'accès à une électricité moins chère et durable. Enfin, les grands sites industriels, par exemple français, de Dunkerque à Marseille, sont reconnus prioritaires pour la décarbonation et l'électrification des productions.

L'actuel choc pétrolier ne saurait être traité comme un simple accident de parcours ou un phénomène isolé : il est l'expression d'une économie encore

[3] Les raffineries européennes sont majoritairement adaptées au pétrole dit « léger-sweet ». Leur capacité d'adaptation au pétrole « lourd-sour » ne peut être que partielle à court terme, et nécessiterait d'importants investissements au-delà.

largement organisée autour des hydrocarbures, confrontée à la fois à des contraintes géopolitiques, à la rareté relative et à la nécessité de respecter des limites climatiques. L'Union européenne, qui a déjà engagé une décarbonation rapide de son mix électrique, ne pourra plus « gérer » sa dépendance pétrolière à coup de mesures d'urgence répétées. Seule une réduction structurelle de la consommation d'hydrocarbures lui permettra de retrouver une souveraineté énergétique durable. Celle-ci est d'autant plus souhaitable qu'elle s'accorde avec nos ambitions en matière de transition énergétique et

de décarbonation. Ceci signifie qu'on ne saurait, par exemple, permettre des retours en arrière vers le charbon, encore très utilisé dans certains pays. Véritable révélateur de l'inachèvement de la transition sur les usages finaux, notre réponse macroéconomique et géopolitique consiste à poursuivre et amplifier la transition structurelle engagée dans le mix électrique, en l'étendant au mix énergétique dans son ensemble, faute de quoi l'Union européenne restera prisonnière de cycles récurrents de crises pétrolières.

Valérie Plagnol

Économiste, membre du comité scientifique de la
Fondation

Retrouvez l'ensemble de nos publications sur notre site :

www.robert-schuman.eu

Directeur de la publication : Pascale JOANNIN

ISSN 2402-614X

Les opinions exprimées dans ce texte n'engagent que la seule responsabilité de l'auteur.

© Tous droits réservés, Fondation Robert Schuman, 2026

LA FONDATION ROBERT SCHUMAN, créée en 1991 et reconnue d'utilité publique, est le principal centre de recherches français sur l'Europe. Elle développe des études sur l'Union européenne et ses politiques et en promeut le contenu en France, en Europe et à l'étranger. Elle provoque, enrichit et stimule le débat européen par ses recherches, ses publications et l'organisation de conférences. La Fondation est présidée par M. Jean-Dominique GIULIANI.