

QUAND LA HAUSSE DES PRIX À LA POMPE RÉTRÉCIT LES VIES

Rémi Branco, Jérôme Fourquet

22/07/2026

La hausse des prix des carburants contraint des millions de Françaises et Français à limiter leurs déplacements, leurs loisirs, leurs soins ou leurs opportunités professionnelles. Rémi Branco, expert associé à la Fondation Jean-Jaurès, vice-président du Conseil départemental du Lot et maire de Puy-l'Évêque, et Jérôme Fourquet, directeur du département Opinion et stratégies d'entreprise de l'Ifop, mettent en lumière, à partir d'une enquête d'opinion et de témoignages, ce sentiment de « vie rétrécie », de plus en plus partagé, et particulièrement dans les territoires dépendants de la voiture.

Introduction méthodologique

En pleine période de départ en vacances, cette note tente de mesurer l'impact de la hausse des prix du carburant sur la vie des Françaises et des Français dépendants à la voiture. Elle est le fruit de deux travaux principaux : d'abord, une enquête d'opinion réalisée par l'Ifop pour la Fondation Jean-Jaurès, intitulée « **Les restrictions aux mobilités suite à la hausse des prix du carburant** ». Cette enquête a été menée auprès d'un échantillon de 1000 personnes représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus. Les interviews ont été réalisées par questionnaire auto-administré en ligne du 2 au 3 juillet 2026. Ensuite, des entretiens ont été menés par les auteurs avec des Français domiciliés dans des territoires très dépendants à la voiture.

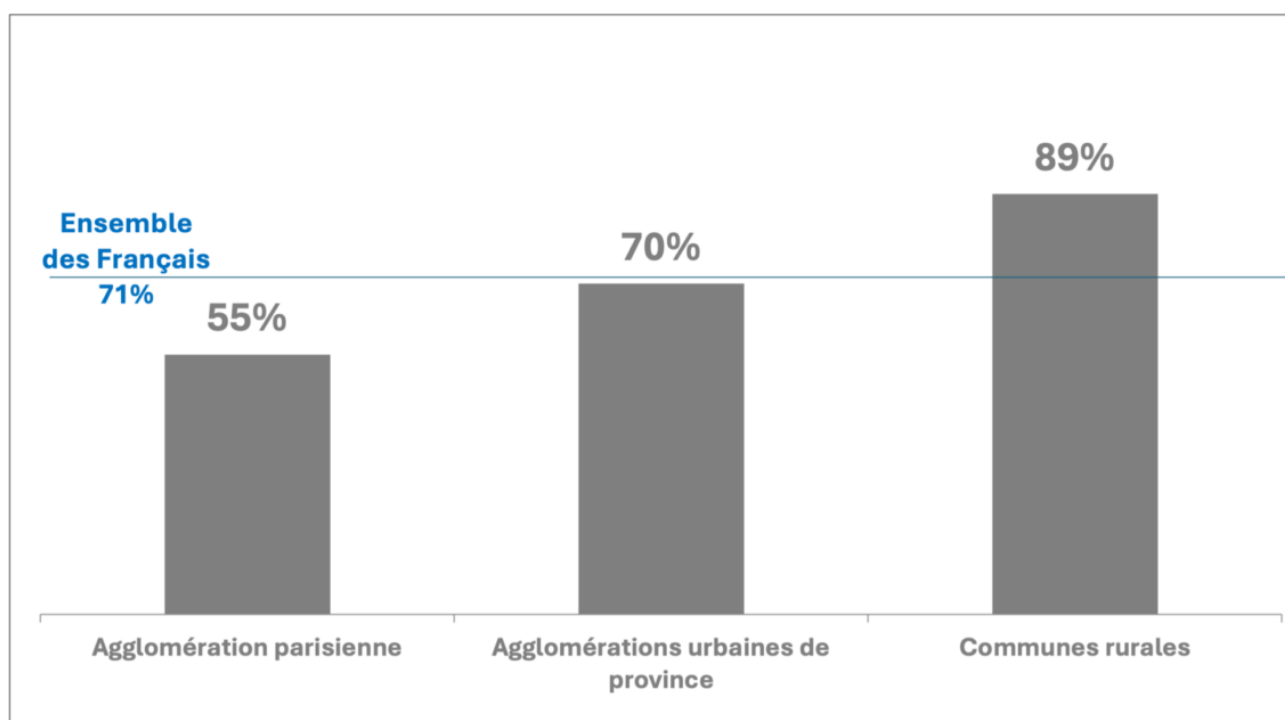
Les résultats complets de l'enquête

Une France qui reste massivement dépendante de la voiture...

Si la déambulation à vélo d'Emmanuel Grégoire dans les rues de Paris au soir de sa victoire reste assurément l'une des images marquantes des dernières élections municipales, l'automobile demeure, et de loin, le principal mode de transport dans notre pays.

Ce ne sont ainsi pas moins de 71% de nos concitoyens qui se déclarent dépendants de la voiture dans leur vie quotidienne. Près d'un tiers (32%) s'en disent même très dépendants. Du fait de la densité du maillage en transports en commun, les habitants de l'agglomération parisienne ne sont que 55% à ressentir cette dépendance à la voiture, réalité très différente de celle prévalant dans le reste du pays : 74% des provinciaux se définissent comme « très » ou « assez » dépendants de leur voiture. Cette dépendance est certes et logiquement maximale parmi les ruraux (89%), mais plus des deux tiers (70%) des personnes résidant dans une agglomération de province la vivent également au quotidien.

**Le degré de dépendance ressenti à la voiture dans sa vie quotidienne.
% de réponses « très » et « assez dépendant »**



Du fait de la centralité de la voiture dans nos modes de vie et de la dépendance de sept de nos concitoyens sur dix à la voiture dans leur vie de tous les jours, le prix des carburants est un sujet éminemment sensible. Et dans la France contemporaine, toute hausse des cours du pétrole sera douloureusement ressentie, comme l'était, toutes choses égales par ailleurs, une augmentation du prix du blé et de la farine sous l'Ancien Régime.

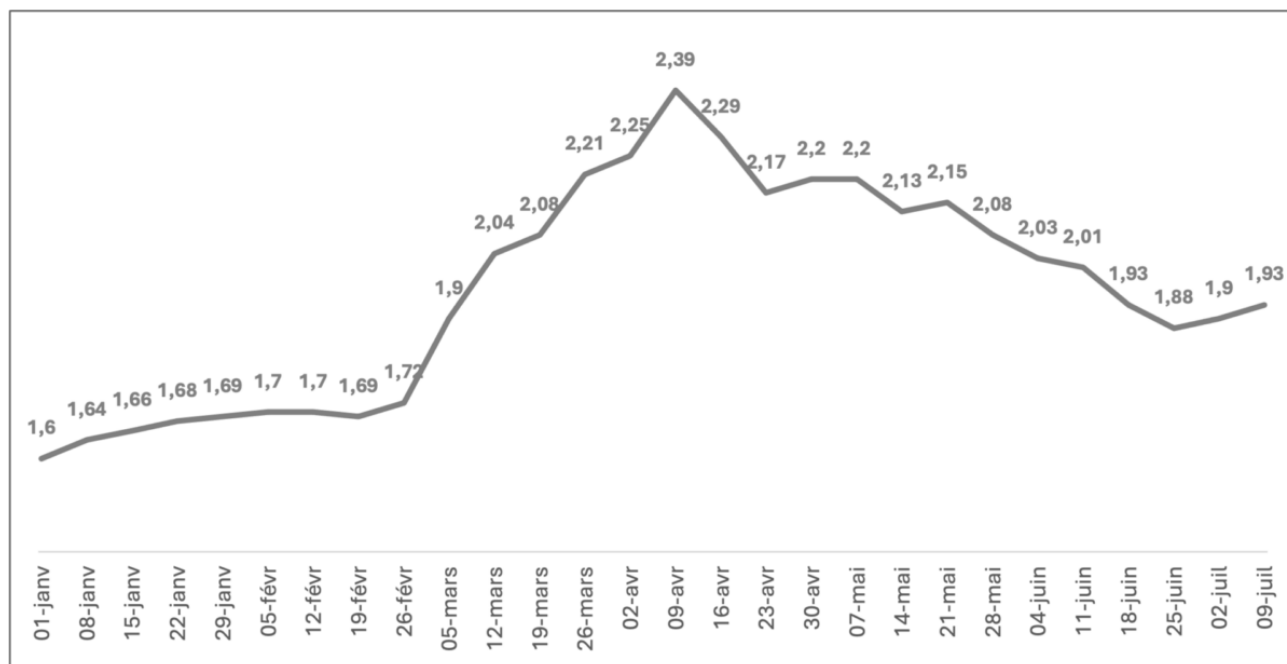
... et qui a vu les prix des carburants s'envoler

C'est dans ce contexte que la coalition américano-israélienne effectua le 28 février dernier des frappes aériennes massives contre l'Iran, cette attaque étant le prélude d'un conflit qui allait

embraser la région du golfe arabo-persique pendant de longues semaines et qui n'est manifestement pas éteint à l'heure où nous écrivons ces lignes. La destruction d'infrastructures pétrolières et gazières dans les États du Golfe, notamment en Iran, ainsi que la fermeture du détroit d'Ormuz, par lequel transitaient avant le conflit pas moins de 20% de la consommation mondiale de pétrole, ont mécaniquement entraîné une hausse brutale des cours du pétrole et donc, *in fine*, des prix à la pompe.

Comme le montre le graphique suivant, en France, le prix moyen du gasoil – carburant le plus consommé dans l'Hexagone – est passé de 1,7 euro à la veille du déclenchement des premiers bombardements à près de 2,4 euros au pic de la crise au début du mois d'avril 2026.

L'évolution du prix moyen du litre de gasoil en France depuis le 1^{er} janvier 2026 (en euros)¹



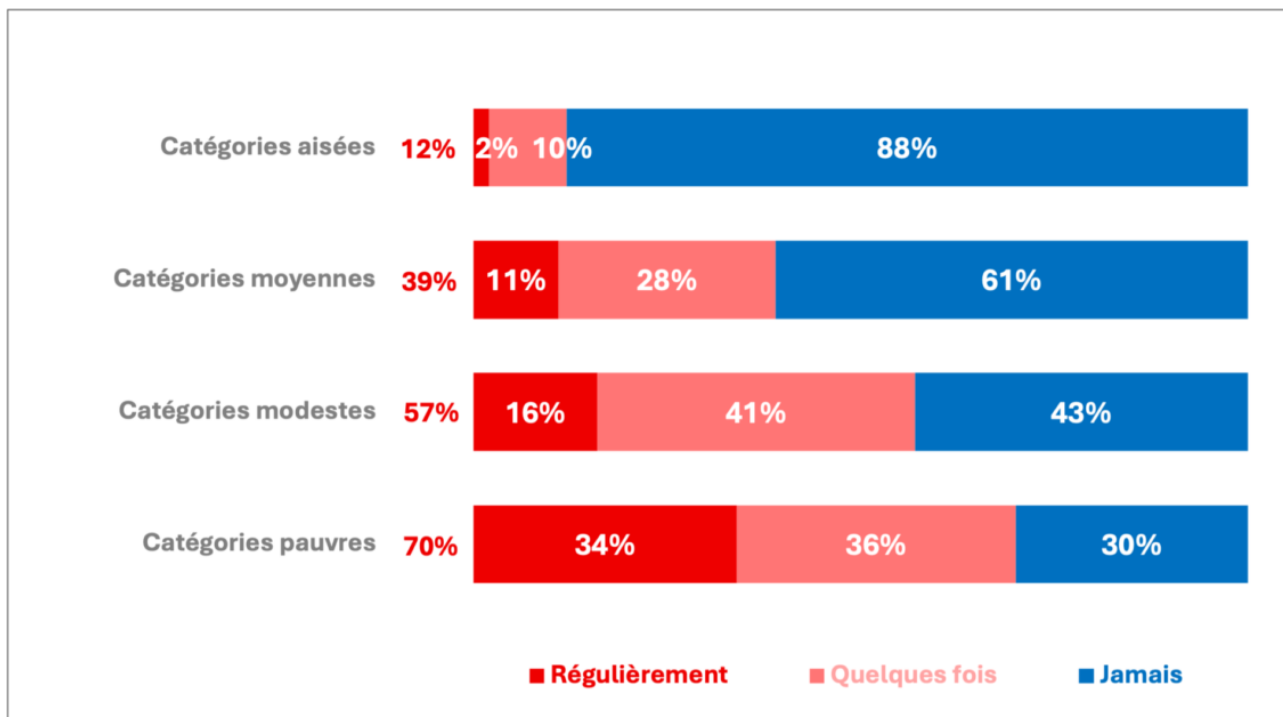
Si ce prix moyen est quelque peu redescendu depuis ce paroxysme, il oscille depuis plusieurs mois entre 1,9 et 2 euros, soit une hausse très significative de près de 20% par rapport à son niveau du début de l'année (1,6 euro). Et à titre de comparaison, on rappellera qu'au déclenchement de la crise des « gilets jaunes » en novembre 2018, le prix moyen du gasoil à la pompe était en France de 1,5 euro.

Plus globalement, depuis le début des années 2010, le prix moyen du gasoil oscillait entre 1,2 et 1,5 euro, son point haut. Le déclenchement de la guerre en Ukraine en février 2022 va nous faire franchir un palier : le litre de gasoil atteindra plus de 2 euros en mars 2022. Mais, passé ce *momentum* de l'inquiétude géopolitique provoquée par l'agression russe, le prix se situe depuis lors

entre 1,6 et 1,8 euro, avant que cette troisième guerre du Golfe ne le tire, de nouveau, à la hausse.

Cette hausse durable du prix des carburants exerce une pression sur le pouvoir d'achat des automobilistes, pression à laquelle il est souvent difficile de faire face. 46% des possesseurs de voiture² indiquent ainsi qu'il leur est déjà arrivé de n'acheter que pour moins de 30 euros de carburant, faute de pouvoir faire un plein plus important. Et pour 15% des automobilistes, cet auto-rationnement est même devenu un comportement fréquent. Comme le montre le graphique suivant, si les catégories aisées ont manifestement pu absorber sans difficulté cette hausse des prix à la pompe, il est arrivé à près de 40% des membres des classes moyennes de fractionner leurs achats de carburant, cette pratique étant majoritaire dans les milieux modestes (57%) et massive parmi les plus défavorisés (70%).

Le fait d'acheter pour moins de 30 euros de carburant, faute de pouvoir faire le plein



Parallèlement à ce plafonnement de leurs achats à la pompe, d'autres automobilistes ont cherché à diminuer le coût de leurs déplacements *via* le covoiturage. Entre le mois de mars 2026 (marqué par la hausse brutale du prix des carburants consécutive au déclenchement de la guerre dans le Golfe) et début juillet, le nombre d'inscrits sur Blablacar, plateforme leader sur ce marché, a ainsi augmenté de plus de 110 000 personnes, soit une hausse de près de 40% par rapport à la même période de l'année en 2025³.

Le fractionnement de ses achats à la station-service ou le recours au covoiturage ne sont que les options les moins pesantes pour l'automobiliste qui, dans un second temps, a également souvent dû limiter ou restreindre ses déplacements. Selon les données des Douanes, communiquées par le ministère de l'Économie, la consommation de carburants routiers a connu une baisse de 11% en avril 2026, puis de 12% supplémentaires en mai⁴. Il faut remonter à la crise économique de 2008 pour trouver un effondrement aussi brutal et significatif de la consommation de carburants en France.

Recevez chaque semaine toutes nos analyses dans votre boîte mail

[Abonnez-vous](#)

Du fait de nombreux renoncements à la mobilité, près de six Français sur dix ont le sentiment de vivre une vie rétrécie

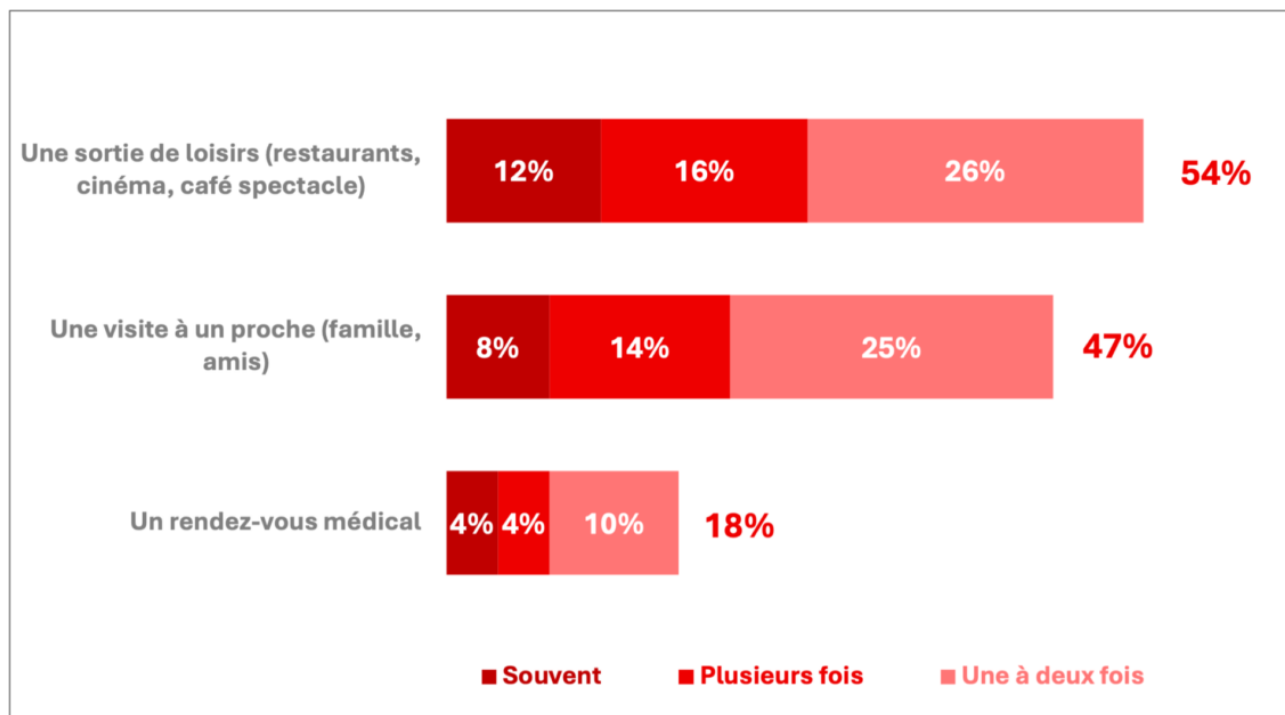
En dépit de son caractère impressionnant, cette froide statistique ne permet pas de prendre la pleine mesure de l'ampleur des changements de comportements qu'elle traduit. Les données de notre enquête permettent davantage de rentrer dans le quotidien de nos concitoyens et d'évaluer très concrètement les renoncements et les modifications de modes de vie qu'a engendrés la hausse des prix des carburants.

Au cours des derniers mois, 47% des automobilistes ont ainsi renoncé au moins une fois (et 22% plusieurs fois, voire souvent) à rendre visite à un proche (famille, amis) en raison de la hausse des prix du carburant. Une mère de famille habitant dans le Lot témoigne : « J'ai mon fils qui fait ses études à Toulouse. D'habitude, je vais le voir un week-end sur deux pour ranger un peu, lui faire le ménage, lui apporter des habits, deux-trois pâtés et des légumes pour qu'il mange autre chose que des pâtes. Là, je lui ai dit que c'était plus possible. J'ai honte de devoir dire ça, mais je n'ai plus le choix. Entre l'essence et le péage, je peux plus. J'y vais à chaque début du mois, mais c'est tout ». On retrouve en miroir une forte frustration chez les étudiants issus des ruralités alentours comme Kévin, étudiant en première année de droit à Toulouse : « Avant, je rentrais régulièrement le week-end pour revoir les potes et la famille, retrouver la vraie vie, quoi. Là j'ai les boules, je suis bloqué dans mon studio, je rentrerai pour les vacances... ».

Une proportion identique – 54% (dont 28% plusieurs fois ou souvent) – a renoncé pour les mêmes raisons au moins une fois à une sortie de loisirs (restaurant, cinéma, café, spectacle...). Un couple de retraités agricoles résidant en Dordogne raconte : « Le resto à deux ou en famille, ça a toujours été notre petit plaisir du dimanche midi. Mais là on peut plus trop se le permettre. Aller au bourg à 15 kilomètres, on ne le fait plus qu'une fois par semaine pour les courses ». Nombreux sont ceux qui groupent désormais leurs motifs de déplacement (y compris les rendez-vous médicaux) sur un seul jour, souvent le « jour des courses ». Cette pharmacienne aveyronnaise indique : « Quand je n'ai pas le médicament demandé en stock et que je suggère à mon patient de repasser dans deux jours, il est désormais fréquent qu'on me dise « tant pis, je repasserai la semaine prochaine en même temps que les courses », quitte à se priver de traitement pendant plusieurs jours ».

Ce ne sont ainsi pas moins de 18% des automobilistes qui ont déjà renoncé ou reporté un rendez-vous médical avec des conséquences parfois douloureuses, comme pour Cristelle, par exemple : « Je souffre de fibromyalgie avec divers symptômes et pathologies associées qui m'empêchent aujourd'hui de travailler. J'ai dû quitter mon emploi, on m'a mise en invalidité aux deux tiers. Aujourd'hui je touche 368 euros par mois, une misère. Je suis suivie au centre anti-douleurs de Cahors et je fais deux fois par an des séances d'ondes dynamiques profondes pour soulager mes douleurs, deux fois par semaine pendant cinq semaines. Aujourd'hui, j'ai dû refuser pour la première fois ces séances, qui me sont pourtant indispensables, à cause du prix du carburant. Je n'ai pas le droit à un véhicule sanitaire léger ni à une indemnisation de mes kilomètres alors que j'ai une maladie chronique diagnostiquée depuis quinze ans et dont je souffre depuis toute petite ». Pour les publics jeunes et modestes, l'accès au soin est conditionné à l'entraide familiale, comme le raconte Noémie : « Je décale régulièrement mes rendez-vous de suivi à l'hôpital de Villefranche-de-Rouergue (Aveyron) pour être sûr d'avoir la voiture de mes grands-parents de jour-là ».

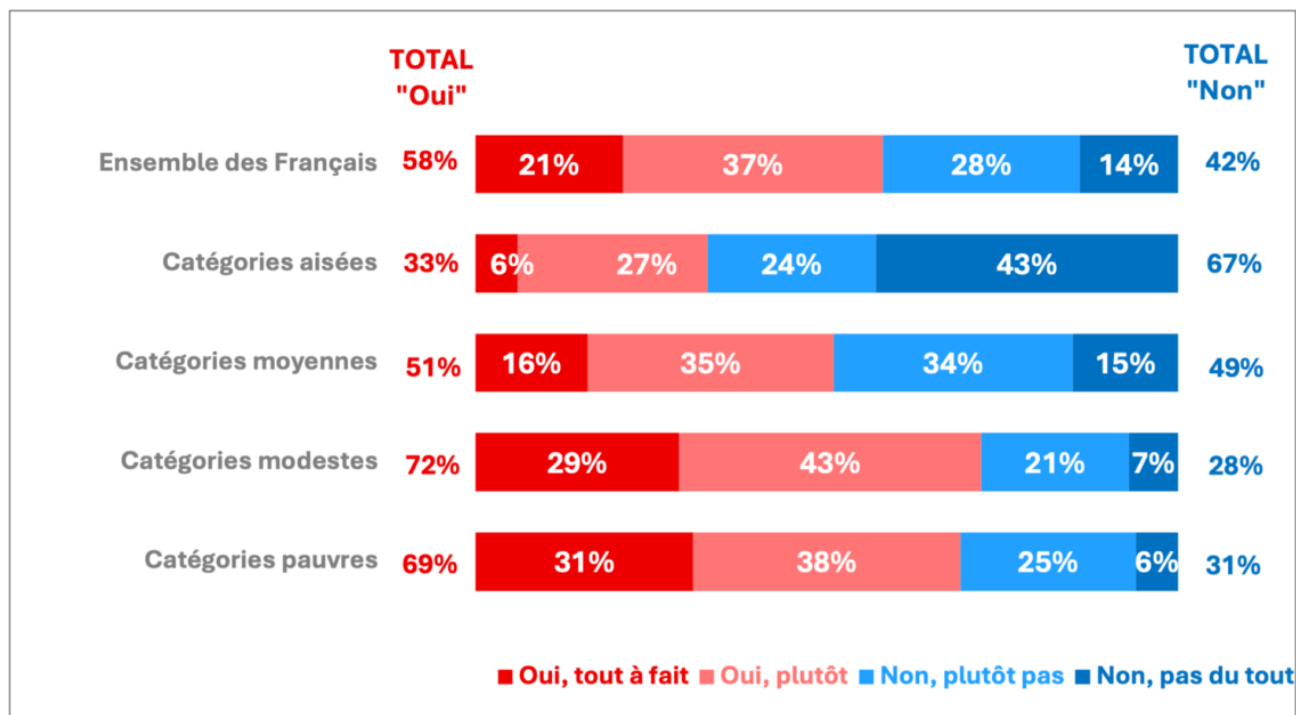
Le renoncement à différentes activités du fait du prix des carburants



Comme nous l'avions montré dans une précédente note, la forte hausse de l'inflation post-Covid-19 pesait déjà sur toute une partie de la population, qui, entre pouvoir d'achat en berne et économie de débrouille, avait le sentiment de vivre une vie au rabais⁵. Dans ce contexte, l'ensemble de ces renoncements à la mobilité évoqués précédemment et provoqués par la hausse des prix des carburants génère chez 58% des possesseurs d'automobile l'impression que leur vie s'est rétrécie.

Si ce sentiment n'atteint qu'un tiers des catégories favorisées, il est vécu par la moitié des classes moyennes et constitue un ressenti hégémonique parmi les catégories modestes et pauvres, dont sept membres sur dix perçoivent ce rétrécissement de leur vie, du fait de la limitation de leur mobilité et de leurs déplacements. Comme si, pour employer une métaphore mécanique, le moteur de leur vie quotidienne avait été bridé par la hausse des prix des carburants.

Le sentiment que sa vie s'est rétrécie depuis la hausse des prix du carburant



Ce rabougrissement des vies et cette contraction de la mobilité de tous les jours sont également assez logiquement davantage ressentis par les personnes se disant dépendantes de la voiture au quotidien (63% éprouvent un rétrécissement de leur vie, contre seulement 39% des peu ou pas dépendants de la voiture), au premier rang desquels les habitants des espaces ruraux à habitat dispersé (67%). Autre catégorie de la population plus exposée à ce syndrome de rétrécissement et de contraction de la vie quotidienne : les jeunes, public au mode de vie plus mobile et moins sédentaire. 69% des 25-34 ans (contre seulement 50% des 50 ans et plus) éprouvent ce sentiment. Lucie, maman d'une fille de sept ans vivant en Haute-Marne, a dû prendre une décision difficile : « il a fallu arrêter les cours de gym pour la petite. Dans mon village, je n'ai pas de solutions de transport en commun pour alléger les coûts. Du coup, on suit des vidéos de gym sur YouTube à la maison, c'est toujours mieux que rien, mais ça n'a rien à voir, c'est sûr ». Pour certains jeunes parents aux revenus modestes, la présence d'enfants nécessitant des soins fragilise un équilibre déjà précaire : « Nous avons deux enfants en situation de handicap avec de nombreux rendez-vous médicaux et paramédicaux », raconte Tiffany, originaire de Dordogne. « Chaque rendez-vous implique de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres. Nous faisons donc passer les soins des enfants avant tout le reste. Certains de nos propres rendez-vous médicaux sont repoussés pour étaler les dépenses. À la fin, notre budget et nos déplacements sont presque entièrement organisés autour des soins de nos enfants. Cela signifie que nous nous privons beaucoup à côté ».

Les déplacements du quotidien ne sont pas les seuls à avoir été impactés par la hausse des prix du carburant. Les vacances d'été, moment important dans notre société où les loisirs et le temps libre

occupent une place centrale, sont également concernées. Du fait du niveau des prix à la pompe, 13% ont renoncé à effectuer cet été la « grande transhumance », quand 19% partiront moins loin ou moins longtemps. Au total, ce sont près d'un tiers des Français (32%) qui ont modifié plus ou moins substantiellement leurs projets de vacances estivales. Cette proportion atteint 42% parmi la catégorie la plus pauvre, mais également 41% parmi les 18-49 ans, tranche d'âge dans laquelle se concentrent les actifs, mais aussi les parents d'enfants de moins de 18 ans (44% de ces derniers ayant dû modifier ou abandonner leur projet de vacances).

Pour deux tiers des sondés, il devient trop cher d'aller travailler

La hausse du coût des carburants n'influe pas que sur les départs en vacances ou sur les déplacements du quotidien ; elle pèse également, pour une partie de la population, sur l'accès au travail ou sur la mobilité professionnelle. 23% des actifs déclarent ainsi qu'il leur est déjà arrivé de renoncer à une opportunité professionnelle (emploi, formation, mutation...) à cause du coût des déplacements. C'est le cas de 32% des moins de 35 ans et de 31% des plus modestes, mais plus encore de 41% des chômeurs. L'entrave à la mobilité géographique bride la mobilité ou l'insertion professionnelles. Une mère témoigne : « Ma fille est en apprentissage. Elle a l'école à Toulouse et son entreprise à Montauban⁶. La voiture est indispensable pour elle. Elle touche 1020 euros. Sans notre aide, elle n'aurait pas pu continuer ».

Plus globalement, c'est même le coût d'opportunité du travail qui est puissamment questionné par la hausse des carburants. 67% des Français adhèrent ainsi à l'idée que « aujourd'hui, cela devient trop cher d'aller travailler ». Ce point de vue est fortement corrélé au niveau de rémunération. Si pour les cadres et les professions intellectuelles, le jeu semble encore en valoir la chandelle (seuls 53% d'entre eux, soit toutefois une proportion non négligeable, partagent cette idée que « il devient trop cher d'aller travailler »), compte tenu de leur niveau de salaire plus faible, ce ne sont pas moins de 74% des employés et ouvriers qui adhèrent à ce diagnostic.

Dans cette balance coût/avantage, le niveau de rémunération n'est pas le seul paramètre entrant en ligne de compte : la distance domicile/travail joue également. 76% des personnes se disant très dépendantes de la voiture au quotidien (et dont on peut penser qu'elles effectuent chaque jour des trajets conséquents pour se rendre au travail) partagent cette idée qu'il devient trop cher d'aller travailler, contre « seulement » 53% parmi celles qui se disent peu ou pas dépendantes de la voiture, et qui recourent sans doute aux transports en commun, au vélo ou à la marche pour se rendre au travail. Pour les professions faiblement rémunérées et nécessitant d'importants déplacements, la quadrature du cercle devient souvent impossible avec la hausse des prix des carburants, comme en atteste par exemple la situation très tendue pour les auxiliaires de vie à

domicile⁷.

Carine, auxiliaire de vie dans le Tarn, avec un rayon d'activité étendu, comme souvent en milieu rural, témoigne : « Je m'occupe de personnes pour la plupart âgées, qui peuvent être malades ou en situation de handicap. J'aide ces personnes à différents moments de la journée, pour s'habiller, pour la toilette qu'ils ne peuvent plus faire par eux-mêmes. Ça donne des horaires et des distances un peu éclatées. Là, on se prend une augmentation du gasoil en pleine tronche qui nous fout dans la m... Parce qu'en attendant, mon salaire, il bouge pas : autour de 1300 euros par mois. Mes indemnités kilométriques, non plus. Sachant que le premier trajet quand je pars de chez moi et le dernier trajet quand je rentre ne sont pas payés. Donc je calcule tout en fonction, c'est un casse-tête tous les jours. Bref, cette augmentation, je la paie *cash*. Des fois, je me dis que je ferais mieux de rester chez moi et de garder ma fille. Au final, ça reviendrait au même. Si je continue, c'est parce que je ne veux pas abandonner ces personnes et que le soir, quand je rentre, j'ai le sentiment d'avoir été utile, d'avoir fait quelque chose de bien ».

Nous évoquions précédemment le renoncement aux soins ou à des rendez-vous médicaux chez certains patients. Il convient de rappeler que ce sont parfois les professionnels de santé eux-mêmes qui ne sont plus en mesure de les honorer. Sandrine, infirmière libérale lotoise, s'en désole, mais ne s'en cache pas : « Quand vous faites entre 100 et 130 kilomètres par jour et que vous avez un surcoût mensuel de 60 à 80 euros de votre budget carburant, vous réfléchissez à deux fois avant d'accepter une visite d'un nouveau patient à 15 kilomètres, qui ne rapporte que 2,75 euros d'indemnité forfaitaire de déplacement. Je dois tout réorganiser pour optimiser mes visites et, bien souvent, je ne laisse pas trop le choix des horaires à mes patients. Si ça continue, j'en connais autour de moi qui vont démissionner ».

Un constat qu'on retrouve chez d'autres professions indépendantes, comme les artisans. Nicolas, charpentier en Charente, témoigne : « Du travail, il y en a, c'est pas le problème. Mais quand vous êtes artisan à la campagne, qu'il faut intervenir chez les uns les autres en étoile, ça devient beaucoup moins intéressant. Je privilégie les clients fidèles ou les interventions en proximité, mais je vais être honnête : il m'arrive de plus en plus de dire que je suis débordé pour éviter un long trajet qui me rapporterait pas grand-chose. Je préfère m'occuper de ma famille ou me poser dans mon jardin, c'est la vérité ». Mêmes conséquences pour des commerçants, tels que ce boucher-charcutier itinérant dans l'Yonne : « Avec le prix de l'essence, je ne rentre plus dans mes frais. Je sais que je déçois des clients, parfois des amis, mais à un moment, il faut être réaliste, je ne peux pas perdre de l'argent en allant travailler ».

Face à ces expériences douloureuses de renoncement, 70% des Français ont de fait le sentiment

que les aides mises en place par les pouvoirs publics face à la hausse des carburants ont été insuffisantes, dont 74% des personnes très dépendantes à la voiture et 77% des catégories populaires. En réponse, le *leasing* social apparaît dès lors comme une mesure à laquelle un nombre non négligeable de Français pourraient adhérer : si une voiture électrique adaptée à leurs besoins leur était proposée pour environ 100 euros par mois, 12% des Français pourraient certainement y souscrire, dont 17% des personnes très dépendantes à la voiture. Cette solution semble donc susciter une véritable attente pour près de six millions de personnes, posant de fait la question du coût et du financement d'une telle politique publique, ainsi que celle du public à cibler en priorité. À titre d'information, 26% des Français appartenant aux catégories les plus aisées indiquent qu'ils pourraient certainement souscrire au *leasing* social, contre seulement 11% des classes moyennes, 14% des catégories modestes et 9% des catégories pauvres.

Conclusion

Depuis bientôt six mois, la vie de millions de Français s'est dégradée. À mesure que les déplacements se limitaient, ces vies se sont rétrécies, le plus souvent en silence, car touchant les dimensions les plus intimes de la vie personnelle et familiale.

Ces renoncements ne sont pas anecdotiques. Ils s'accumulent, se répètent et nourrissent des sentiments diffus de frustration, de relégation et, hélas, de ressentiment. Lorsque l'on renonce à rendre visite à ses proches, à inscrire son enfant à une activité, à accepter un emploi plus éloigné ou simplement à partir quelques jours en vacances, ce n'est pas seulement le budget qui est affecté, c'est son amour-propre. Le sentiment d'injustice est d'autant plus fort qu'il touche des ménages qui n'ont, bien souvent, aucune alternative à la voiture.

C'est précisément là que les réponses publiques apparaissent aujourd'hui incomplètes. Depuis plusieurs années, elles ont principalement consisté à amortir les hausses de prix par des aides ponctuelles sans traiter le problème de fond : la dépendance de millions de Français à des véhicules anciens, coûteux à l'usage et impossibles à remplacer faute de moyens. À cet égard, le succès du *leasing* social est riche d'enseignements. L'engouement qu'il a suscité et que l'on retrouve dans cette enquête révèle une attente si forte qu'elle plaide pour un déploiement à une tout autre échelle.

Cette enquête invite ainsi à déplacer notre regard. Le *leasing* social n'est pas seulement une mesure de soutien au pouvoir d'achat ou un outil de décarbonation. Il dessine une politique de la liberté retrouvée. Celle de pouvoir vivre normalement de son travail, de prendre soin de sa santé, de profiter des personnes que l'on aime et de s'accorder ces petits plaisirs qui donnent un sens à son

existence. Une politique capable aussi de répondre à ce ressentiment silencieux qui monte dans les campagnes à mesure que l'on se sent assigné à résidence.

Les Français n'attendent pas seulement qu'on les aide à payer leurs pleins ; ils attendent qu'on leur permette de retrouver la liberté de vivre comme ils l'entendent.

1. Source : Carbu.com.
2. Soit 91% des sondés.
3. Brice Gerstemberg, « Crise des carburants : après un boom de plus de 110 000 nouveaux adhérents depuis mars, BlaBlaCar dévoile 3 nouvelles fonctionnalités », [CNews.fr](#), 18 juin 2026.
4. Paolo Garoscio, « La consommation de carburant s'écroule en France », *L'energeek*, 4 juin 2026.
5. Jérôme Fourquet, Marie Gariazzo et Samuel Jéquier, *Classes moyennes en tension, entre vie au rabais et aides publiques insuffisantes*, [Fondation Jean-Jaurès](#), 25 novembre 2023.
6. Montauban est situé à 54 kilomètres de Toulouse.
7. Julie Chapman, Nathalie Pinard de Puyjoulon et Roche Noa, « "On ne travaille plus pour vivre, mais pour survivre" : les aides à domicile étranglées par le prix du carburant », France 3 Nouvelle-Aquitaine, 12 avril 2026.