



Sommes-nous à l'aube d'une nouvelle spirale inflationniste ?

Créé le 14/09/2026 · Dernière modification le 14/09/2026 · 9 min de lecture

Date

Le 14/09/2026

Chapô

À la rentrée 2026, l'inflation repart à la hausse en France sous l'effet du renchérissement de l'énergie, sans pour autant se diffuser, à ce stade, à l'ensemble de l'économie. Mathieu Plane, directeur adjoint au Département Analyse et Prévision de l'Institut français d'économie (IFE) de Sciences Po, analyse les effets de ce nouveau choc pétrolier sur le pouvoir d'achat, les entreprises, la croissance et les finances publiques. Faut-il craindre que cette hausse des prix ne constitue à terme une nouvelle spirale inflationniste ?

Corps du texte

L'inflation est de retour dans les préoccupations des Français. Après plusieurs mois de relative accalmie, la hausse des prix a nettement accéléré depuis le début de l'année 2026, sous l'effet principalement du renchérissement du pétrole. Mais derrière ce chiffre d'inflation plus élevé se cache une réalité économique assez différente de celle observée en 2022-2023 : pour l'instant, le choc reste essentiellement concentré sur l'énergie et ne s'est pas diffusé à l'ensemble de l'économie. Il n'y a donc pas, à ce stade, de nouvelle spirale inflationniste. En revanche, les conséquences sur le pouvoir d'achat, les marges des entreprises et les finances publiques sont déjà bien réelles.

Depuis les frappes aériennes américano-israéliennes contre l'Iran du 28 février 2026, les cours du pétrole ont fortement augmenté et connu une très grande volatilité. Le baril, qui valait moins de 70 dollars fin février, a approché les 120 dollars fin mars. À partir de la mi-juin, la perspective d'un accord de paix avait permis une nette détente, ramenant même le pétrole autour de 70 dollars début juillet. Mais les tensions géopolitiques se sont ravivées pendant l'été, faisant à nouveau planer la menace d'un blocage durable du détroit d'Ormuz, passage essentiel pour le commerce mondial des hydrocarbures. Depuis la mi-août, le baril évolue ainsi entre 90 et 110 dollars.

Une inflation tirée avant tout par l'énergie

La conséquence est directement visible dans les chiffres français. L'inflation est passée de 0,3 % sur un an en janvier à 2,4 % en août 2026. Mais plus de la moitié de cette hausse vient de l'énergie : ses prix ont augmenté de près de 17 % en un an et contribuent à eux seuls pour 1,3 point à l'inflation totale, alors que l'énergie représente moins de 8 % de la consommation des ménages.

Pour les automobilistes, le choc est particulièrement visible. Le litre d'essence, et davantage encore celui de gazole, est passé d'environ 1,70 euro fin février à plus de 2,20 euros début septembre. Cela représente une hausse de l'ordre de 30 % en seulement six mois.

À cela s'ajoute l'augmentation des prix des produits alimentaires frais, dont les récoltes ont été affectées par les canicules et les sécheresses. Leur hausse atteint près de 6 % sur un an. Mais leur poids relativement limité dans la consommation fait que leur contribution à l'inflation totale n'est que de 0,1 point.

Lorsqu'on retire l'énergie et les produits frais, l'image change sensiblement. Cette mesure, qui s'apparente à ce que l'on appelle l'« inflation sous-jacente », n'est que de 1 % en août. Pour illustration, les produits alimentaires hors produits frais n'augmentent que de 0,5 % sur un an, les prix des produits manufacturés reculent encore de 0,5 % et ceux des services progressent de 2 %. Nous sommes donc loin, pour l'instant, d'une généralisation des tensions inflationnistes à l'ensemble de l'économie.

Un choc extérieur que l'économie française doit absorber

Cette hausse du pétrole constitue avant tout un choc importé. La France ne produit pas d'hydrocarbures et les achète donc à des pays étrangers : lorsque leur prix augmente, la facture énergétique nationale s'alourdit

mécaniquement. Entre la fin de 2025 et le milieu de 2026, le solde commercial lié à l'énergie et aux hydrocarbures s'est ainsi dégradé de 0,7 point de PIB. Le choc reste très inférieur à celui observé après l'invasion de l'Ukraine par la Russie, lorsque cette dégradation avait dépassé 3 points de PIB en un an, mais il n'en demeure pas moins significatif.

Cette perte doit être absorbée quelque part : par les ménages à travers leur pouvoir d'achat, par les entreprises à travers leurs marges, ou par les administrations publiques lorsqu'elles décident d'amortir une partie du choc.

Pour les salariés, la situation est d'autant plus délicate que les rémunérations ne suivent pas totalement la remontée des prix. Le SMIC, revalorisé automatiquement, a progressé de 2,4 % au 1er juin. Mais le salaire moyen par tête n'a augmenté que de 1,8 % sur un an au deuxième trimestre 2026, soit moins que l'inflation. Le pouvoir d'achat salarial recule donc à nouveau. Le salaire réel est même revenu à son niveau d'avant-Covid : les salariés n'ont, en moyenne, pas enregistré de progression de leur rémunération réelle depuis près de sept ans, une situation inédite depuis l'après-guerre.

Si l'on considère cette fois le pouvoir d'achat global des ménages, la baisse atteint 1,3 % sur un an. Cela correspond à une perte moyenne de plus de 600 euros par ménage sur une année, même si toute cette diminution ne peut évidemment pas être imputée à la seule hausse des prix de l'énergie.

Beaucoup moins d'aides publiques qu'en 2022

La comparaison avec la crise énergétique de 2022 est, à cet égard, éclairante. En 2022 et 2023 les pouvoirs publics avaient fortement protégé ménages et entreprises contre l'explosion des prix du gaz et de l'électricité, notamment à travers les boucliers tarifaires. Selon la Cour des comptes, le coût brut de l'ensemble des mesures budgétaires mises en place sur cette période a atteint 72 milliards d'euros.

La réponse apportée aujourd'hui est d'une tout autre ampleur. Le dispositif gouvernemental repose principalement sur 1,4 milliard d'euros de mesures de soutien budgétaire à la mi-2026, à travers des aides directes destinées aux « grands rouleurs », c'est-à-dire aux actifs très dépendants de leur véhicule, ainsi qu'aux secteurs particulièrement exposés à la hausse des hydrocarbures : agriculture, pêche, transport routier et BTP.

Cette différence tient à deux facteurs. D'abord, le choc est davantage concentré sur les produits pétroliers. Ensuite, et surtout, les marges de manœuvre budgétaires sont aujourd'hui beaucoup plus réduites. Il n'est donc plus question de reproduire le « quoi qu'il en coûte » énergétique de la période précédente.

Pas d'effet de second tour, pour l'instant

Les entreprises absorbent également une partie du choc. Leur taux de marge a diminué depuis six mois, notamment parce qu'elles n'ont que partiellement répercuté la hausse de leurs coûts énergétiques dans leurs prix de vente. Autrement dit, une partie du renchérissement de l'énergie se traduit par une baisse des bénéfices plutôt que par une nouvelle augmentation généralisée des prix.

C'est un élément essentiel pour comprendre la situation actuelle. Des salaires qui augmentent peu, des entreprises qui comprimeraient leurs marges plutôt que de relever leurs prix et, par conséquent, l'absence pour l'instant d'« effets de second tour » : tous ces facteurs limitent la diffusion du choc énergétique au reste de l'économie.

La France se situe d'ailleurs depuis 2022 dans la partie basse des pays de la zone euro en matière d'inflation. En août 2026, son taux d'inflation était inférieur de 0,6 point à la moyenne de la zone euro.

Que peut-il se passer maintenant ?

La trajectoire des prochains mois dépendra avant tout de celle du pétrole et du gaz. Dans un scénario où leurs prix resteraient à leurs niveaux du début septembre, l'inflation française resterait supérieure à 2 % et pourrait atteindre 3 % à la fin de l'année 2026. Sur l'ensemble de l'année, elle s'établirait alors à 2,1 %.

En 2027, en l'absence d'une nouvelle flambée du pétrole, l'inflation commencerait à ralentir à partir du deuxième trimestre et s'établirait autour de 1,8 % en moyenne annuelle.

La seule hausse des prix de l'énergie provoquerait un supplément d'inflation de 1 point en 2026 puis de 0,4 point en 2027, soit un effet cumulé de 1,4 point sur le niveau général des prix à l'horizon 2027. Le coût du choc ne se mesure toutefois pas uniquement en inflation. Dans ce scénario, les prix du baril réduiraient la croissance française de 0,2 point de PIB en 2026 puis de 0,4 point en 2027, ce qui représente une perte d'activité de près de 20 milliards d'euros sur deux ans. Cette mesure n'intègre pas, de plus, la réponse de politique monétaire qui se matérialise par une remontée des taux directeurs mais aussi des taux longs et qui vient alourdir la charge d'intérêts pour l'Etat et accroître le coût du crédit aux ménages et aux entreprises, ce qui pénalise également la croissance.

Une vulnérabilité qui demeure

Cette nouvelle crise rappelle finalement une réalité parfois oubliée : même si le système électrique français dépend relativement peu des hydrocarbures, l'économie française reste très exposée aux mouvements du marché mondial du pétrole.

Le choc se diffuse par plusieurs canaux à la fois : hausse des prix, baisse du pouvoir d'achat, augmentation des coûts de production, détérioration de la compétitivité et pression supplémentaire sur les finances publiques. Ces dernières sont touchées à la fois par la baisse des recettes fiscales liée au ralentissement de l'activité, le surcoût budgétaire lié aux charges d'intérêts si ce choc est suivi d'une hausse des taux, et par le coût des mesures destinées à soutenir les ménages et les secteurs les plus fragiles.

À ce stade, il faut donc distinguer deux phénomènes. La France ne connaît pas une nouvelle spirale inflationniste comparable à celle qui avait suivi la crise énergétique de 2022 : l'inflation sous-jacente reste modérée et les effets de second tour sont faibles. Mais cela ne signifie pas que le choc soit indolore. La hausse du pétrole

agit comme un prélèvement extérieur sur l'économie française. Et faute de marges budgétaires permettant d'en neutraliser largement les effets, ce sont cette fois davantage les ménages et les entreprises qui en supportent directement le coût. Décarboner l'économie française et la rendre moins dépendante aux hydrocarbures n'est pas seulement un enjeu climatique mais aussi un enjeu de pouvoir d'achat, de compétitivité et de finances publiques.

Voir aussi

<https://conference.sciencespo.fr/playlist/51olTalqrBMxXCKiu4BZ>

Thématique

Démocratie

Géopolitique

Licence

CC-BY-ND (Attribution, Pas de modification)

Langue

Français

Auteur



Mathieu Plane

Mathieu Plane est économiste et directeur adjoint au Département Analyse et Prévision de l'Institut Français d'Economie (IFE) de Sciences Po. Il est également responsable des prévisions pour l'économie française et en charge de questions de politique économique. Il enseigne le cours magistral de Politique économique du master Affaires Publiques de Sciences Po.