

La hausse tous azimuts des prix de l'énergie

Ce nouveau choc énergétique vient grever le pouvoir d'achat des Français et pénalise les entreprises

Carburants, gaz, et maintenant l'électricité : sur les marchés, les prix de l'énergie s'envolent tous en même temps, fragilisant les revenus des ménages et l'activité des entreprises. Une flambée nourrie par la situation explosive du conflit au Proche-Orient.

L'espoir d'un apaisement, né de la signature en juin d'un protocole d'accord entre l'Iran et les Etats-Unis, a été balayé ces dernières semaines par la reprise des frappes autour du détroit d'Ormuz et les attaques des rebelles houthistes du Yémen, alliés de Téhéran, contre l'Arabie saoudite. Vendredi 11 septembre, Riyad s'est résolu à fermer son oléoduc Est-Ouest, unique voie d'exportation de son brut sans passer par Ormuz, provoquant une nouvelle onde de choc sur les marchés pétroliers : le prix d'un baril de Brent, référence mondiale en la matière, évolue autour des 107 dollars (92,70 euros).

Ces lointains soubresauts géopolitiques ont des répercussions délétères sur le portefeuille des Français. « Tous les voyants énergétiques passent au rouge et l'on se retrouve sans solution face à une crise qui ne cesse de s'aggraver », constate Thierry Bros, spécialiste de l'énergie et professeur à Sciences Po. De quoi réveiller le souvenir douloureux du choc énergétique de 2022. « Depuis, l'Europe n'est pas sortie de prix de l'énergie très chers, ajoute Cécile Maisonneuve, fondatrice de la société d'études Decysive et experte associée à l'Institut Montaigne. En plus de son impact sur le pouvoir d'achat, cette nouvelle crise va renforcer l'écart en matière de compétitivité énergétique entre l'Europe et ses concurrents et risque de se traduire en fermetures de sites industriels. »

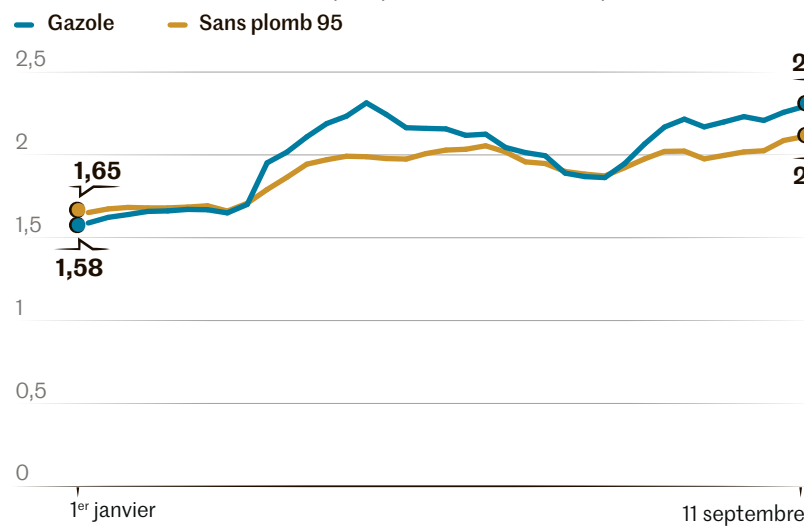
Manque de capacités

Le gouvernement a beau marteler qu'il n'y a « aucun risque de pénurie » à la pompe, les automobilistes n'en demeurent pas moins confrontés à une vertigineuse équation : celle de prix du carburant qui ne cessent de crever le plafond. Mardi 15 septembre, le litre de gazole coûtait en moyenne 2,34 euros, selon l'entreprise Roole, spécialisée dans les données publiées par les stations-service, tout proche de son record d'avril (2,38 euros). Quant à l'essence SP95-E10, elle s'affichait à 2,15 euros le litre, un niveau sans précédent.

Ces tarifs stratosphériques rappellent que, depuis le début de la crise, les prix des produits raffinés augmentent encore plus vite que celui du pétrole brut. Le résultat d'un trafic très réduit dans le détroit d'Ormuz auquel s'est ajoutée, depuis juillet, l'interruption des exportations de diesel de Russie où de nombreuses installations pétrolières ont été mises hors service par des attaques ukrainiennes. La situation en Eu-

Gazole : hausse d'environ 45 % depuis le 1^{er} janvier

Prix hebdomadaire du litre à la pompe, toutes taxes comprises, en euros



Fioul : hausse d'environ 70 % depuis le 1^{er} janvier

Evolution du prix du litre de fioul, en euros



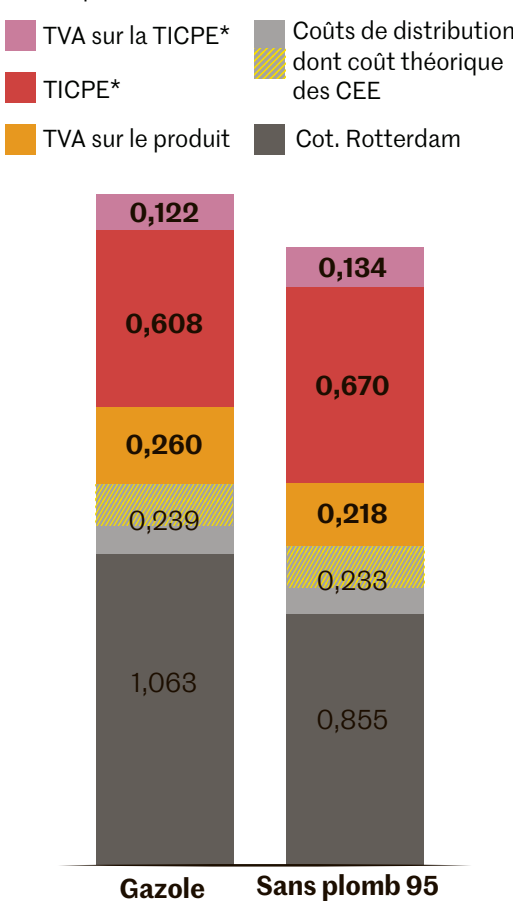
Gaz : hausse d'environ 180 % depuis le 1^{er} janvier

Evolution du prix du mégawattheure de gaz naturel, en euros



Les taxes pèsent lourd

Décomposition du prix à la pompe, au 11 septembre 2026, en euros,



* Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques

Infographie Le Monde

Source : UFIP Energie et mobilités, Trading Economics, Alliance Energies

« On constate un énorme retard dans le réapprovisionnement » en fioul

FRÉDÉRIC PLAN
conseiller national
de la Fédération française
des combustibles

(MWh), un plus haut depuis début 2023 et plus du double de son niveau d'avant-guerre.

Une envolée qui affecte directement les quelque 6 millions de foyers français abonnés à une offre indexée sur le prix repère de vente du gaz : calculé mensuellement par la Commission de régulation de l'énergie (CRE), celui-ci augmente de façon quasi continue depuis le mois de mai. Pour les ménages concernés, la facture moyenne en 2026 pourrait être supérieure d'environ 120 euros à celle de 2025, indiquait, mardi, la présidente de la CRE, Emmanuelle Wargon, interrogée sur Radio Classique.

« On va entrer dans la saison de chauffage avec un prix qui ne cesse de grimper », s'inquiète Phuc-Vinh Nguyen, chef du centre énergie de l'Institut Jacques De-

teint lui aussi des sommets, proches des 1800 euros les 1000 litres, en hausse de 60 % sur un an. Un véritable casse-tête pour les quelque 3 millions de ménages chauffés grâce à ce combustible, qui habitent majoritairement en zone rurale. « On constate un énorme retard dans le réapprovisionnement », indique Frédéric Plan, conseiller national de la Fédération française des combustibles, carburants et chauffage, évoquant une baisse des volumes de ventes de 40 % à 50 % entre avril et août sur un an.

« Plus cher qu'aux Etats-Unis »

Près d'un ménage chauffé au fioul sur deux était déjà en situation de vulnérabilité énergétique avant la crise, notamment du fait de plus faibles revenus, selon une note de l'Insee parue en janvier. Pour faire face à l'envolée de la facture, ces résidents « fractionnent le remplissage », décrit Frédéric Plan. En attendant de savoir s'il leur faudra cet hiver moins chauffer leur logement.

La crise d'Ormuz est aussi une crise du gaz comme en témoignent les bonds du prix de la matière sur les marchés de gros européens : mardi, le contrat à terme du TTF néerlandais, référence européenne, s'affichait à 81 euros le mégawattheure

rope est encore aggravée par le manque de capacités locales de raffinage. La France, qui importe traditionnellement 50 % de ses besoins en gazole et près de 10 % de son essence sans plomb, a perdu les trois quarts de ses raffineries en un demi-siècle.

Les carburants pèsent de plus en plus lourd dans le budget des ménages, en même temps qu'ils alimentent l'inflation. En particulier le gazole : essentiel au tissu productif et à la chaîne logistique, « il renchérit le transport routier, l'agriculture, le BTP, l'industrie, la livraison de marchandises et, à terme, une partie des prix alimentaires », énumère Patrice Geofron, professeur d'économie à l'université Paris-Dauphine.

Produit cousin du diesel ou du kérosène, le fioul domestique at-

« On va entrer dans la saison de chauffage avec un prix qui ne cesse de grimper »

PHUC-VINH NGUYEN
chef du centre énergie
de l'Institut Jacques Delors

Perturbations sur les emprunts d'Etat

Les risques d'inflation alimentés par la progression des cours du pétrole pèsent sur les marchés obligataires. Le rendement de l'emprunt américain à échéance dix ans a atteint, mardi 15 septembre, 5,03 %, un niveau inédit depuis juillet 2007 et le début de la crise des subprimes, ces prêts immobiliers à haut risque. En Europe, son équivalent allemand, référence sur le continent, se hisse à 3,53 %, contre 3,51 % lundi 14 septembre au soir, au plus haut depuis 2009. Le taux à dix ans français grimpeait, lui, à 4,50 %, contre 4,47 % la veille. « Le marché pétrolier reste agité », alors que « la situation au Moyen-Orient s'est de nouveau envenimée », souligne Barbara Lambrecht, analyste de Commerzbank. L'Arabie saoudite a promis, mardi, de riposter avec « fermeté », après de nouvelles attaques des houthistes pro-iraniens du Yémen contre son territoire. Le mouvement houthiste a infligé, ces derniers jours, d'importants revers aux forces gouvernementales yéménites et à leur allié saoudien, visant des infrastructures pétrolières du royaume et renforçant, au terme d'une offensive éclair, son emprise sur le détroit de Bab Al-Mandab. Ce passage maritime, qui permet de relier l'Europe à l'Asie par la mer Rouge, est devenu stratégique pour Riyad afin d'éviter le détroit d'Ormuz.

cargaisons de GNL expédiées par les Etats-Unis.

Les valeurs de l'électricité commencent aussi à s'emballer. Sur les marchés de gros français, lundi 14 septembre, le prix calendaire pour 2027 (lissé sur une moyenne d'un an) est désormais remonté autour de 90 euros par MWh, soit déjà une dizaine d'euros de plus qu'une semaine auparavant. A titre de comparaison, il n'était que de 60 euros en juillet.

« Nouveau choc »

« En quelques jours, la hausse des prix du gaz s'est brutalement transmise à l'électricité française, faisant ressurgir le risque d'un nouveau choc énergétique pour les entreprises à l'approche de l'hiver », estime Hassan Yatim, spécialiste des prix pour le cabinet Capitoile Energie. « Plus spectaculaire encore », selon lui : le prix du marché de gros pour des ventes du jour au lendemain a atteint une moyenne hebdomadaire de l'ordre de 151 euros par MWh, niveau sans précédent depuis mars 2023.

Produite localement, l'électricité européenne est moins directement touchée par les troubles géopolitiques que le pétrole et le gaz. Notamment en France où elle dépend à plus de 90 % du nucléaire et des renouvelables. Mais, dans certains pays, comme l'Allemagne, une part non négligeable est encore produite à partir de gaz. Quand les cours de la matière flambent, « les centrales électriques à partir de gaz produisent à des coûts plus élevés et cela finit par contaminer les prix de l'électricité sur l'ensemble du continent, y compris en France », résume Nicolas Leclerc, cofondateur du cabinet de conseil en énergie Omnegy.

Chez la plupart des ménages français, les cours de l'électricité auront un impact différé. Une majorité est encore abonnée au tarif réglementé de vente, le « tarif bleu » d'EDF, dont la prochaine révision, fixée par les pouvoirs publics, est attendue pour février 2027. ■

ADRIEN PÉCOUT
ET MARIE DE VERGÈS

Les tarifs des carburants s'envolent, la consommation s'effondre

C'EST LA TRADUCTION la plus flagrante de la flambée des prix à la pompe : la consommation de carburants routiers s'effondre en France depuis des mois. En août, leurs volumes de livraisons en mètres cubes ont reculé de 6,6 % par rapport à l'été précédent, et même de 9,2 % pour le seul gazole, selon les dernières données du Comité professionnel du pétrole. Au cumul depuis janvier, d'une année sur l'autre, la baisse est de 5 %. Un mouvement inédit ces dernières années (hormis en 2020, celle de la pandémie de Covid-19). En 2024 puis en 2025, la consommation a reculé de moins de 1 % par an.

Certains y verront peut-être une bonne nouvelle pour le climat. Pour la première fois, la France se rapproche de

la trajectoire fixée pour atteindre ses objectifs de décarbonation, soit une baisse de 6 % par an des volumes vendus d'ici à 2035. Sauf que l'érosion des derniers mois est davantage subie par les automobilistes que planifiée.

Il reste à mieux comprendre qui a renoncé à quels trajets sous l'effet de carburants dont les prix tutoient des sommets : le litre de gazole coûtait en moyenne 2,34 euros mardi 15 septembre, tandis que l'essence atteignait un record historique à 2,15 euros le litre de SP95-E10. « La baisse de la consommation est beaucoup plus marquée sur le gazole », fait remarquer Frédéric Plan, conseiller national de la Fédération française des combustibles, carburants et

chauffage. Du côté des transporteurs routiers ou des artisans qui roulent essentiellement au diesel, l'envolée des prix de ce carburant, plus forte que celle de l'essence (respectivement + 41 % et + 24 % sur un an), peut pousser certaines entreprises à freiner ou reporter des chantiers, voire à refuser des déplacements trop éloignés.

Electrification des transports

Selon Philippe Casbas, président de l'Union française des industries pétrolières énergies et mobilités, la baisse de la consommation est « multifactorielle ». Le prix est un paramètre évident, mais « le pays [était] entré dans un ralentissement économique bien avant

le blocage du détroit d'Ormuz », ajoute M. Casbas, rappelant que les mois de janvier et février avaient déjà enregistré des reculs des ventes.

S'y ajoute la tendance de long terme à l'électrification des transports, renforcée à la faveur de la crise. Au mois d'août, les voitures électriques ont représenté 38 % des nouvelles immatriculations (sans compter les moteurs hybrides), et même 42 % des achats des flottes d'entreprises, un record. Leur poids dans l'ensemble du parc automobile reste néanmoins limité : 2 millions selon l'Avere, l'association nationale pour le développement de la mobilité électrique, soit environ 5 % des véhicules en circulation. ■

A. PT ET M. D. V.