

L'or noir de la flotte fantôme russe perturbe le marché

Énergie Les sanctions internationales, considérablement durcies, privent d'acheteurs un volume significatif de pétrole russe, iranien ou vénézuélien.

Bertille Bayart

Combien sont-ils, leurs cuves pleines d'or noir, à errer ou à stationner en mer, sans destination parce que sans acheteur pour leur cargaison? «Probablement 150 à 200 tankers, avance un trader, pour ce qui concerne le seul pétrole russe.» Depuis plusieurs mois, une partie significative de la «flotte fantôme» – qui arbore des pavillons de complaisance et est dédiée au commerce du pétrole sous sanctions russe, iranien, ou, jusque très récemment, vénézuélien – est en déshérence. «Ce qu'on observe sur le marché, c'est qu'il y a de plus en plus de pétrole russe qui est, comme on dit, «sur l'eau», c'est-à-dire qu'il est dans des pétroliers, mais il ne trouve pas d'acheteur», expliquait mi-février dans «Ecorama» le PDG de TotalEnergies, Patrick Pouyanné.

Le phénomène est directement lié au durcissement récent des sanctions qui frappent le pétrole russe en particulier, à la fois au départ, en transit et à l'arrivée de son périple interlope. Depuis le 21 novembre dernier, les deux grandes compagnies russes de production



Des dizaines, voire des centaines de tankers russes errent en mer sans acheteurs pour leurs cargaisons. AFP/Andy Buchman

pétrolière, Lukoil et Rosneft, sont des entités sanctionnées par les autorités américaines. Quiconque travaille avec elles est passible de sanctions dites «secondaires» aux États-Unis. L'Union européenne a par ailleurs ajouté les produits raffinés issus de brut russe à la liste des produits qu'elle bannit de ses approvisionnements. «L'achat de pétrole russe est devenu toxique. Y compris sur le marché parallèle qui s'était créé après le début de

la guerre en Ukraine», explique Jean-François Lambert, président de Lambert Commodities.

«Nous avons décidé de les traquer»

En mer, «il y a une chasse aux bateaux russes», décrivait Patrick Pouyanné. Sur France 2 lundi, l'amiral Nicolas Vaujour, chef d'état-major de la marine, a estimé à «un millier» le nombre de bateaux qui «essayaient de contourner l'ensemble des sanctions européennes sur l'export de pétrole russe». «Nous avons décidé de les traquer», a-t-il affirmé. Au moins 600 ont été identifiés et individuellement inscrits sur liste noire par l'Union européenne, le Royaume-Uni et les États-Unis. Plusieurs ont été arraisonnés, comme le *Boracay*, au large des côtes atlantiques françaises en septembre, et le *Grinch*, en Méditerranée, au mois de janvier.

À destination, la situation s'est aussi beaucoup compliquée. La menace des sanctions secondaires dissuade les acheteurs, y compris sur le marché gris du pétrole sanctionné. Depuis 2022, deux pays se sont imposés comme les principaux interlocuteurs de Moscou pour se faire livrer l'or noir russe: la Chine et l'Inde. Mais l'Inde a drastiquement réduit ses volumes d'achat. Ils étaient à 1,14 million de barils par jour en janvier, au plus bas depuis décembre 2022. Début février, Narendra Modi a conclu un accord commercial avec les États-Unis. Le premier ministre indien a «accepté d'arrêter d'acheter du pétrole russe» et s'est engagé à acquérir «plus de pétrole auprès des États-Unis et, potentiellement, du Venezuela», avait alors affirmé Donald Trump.

Un acheteur vous manque et tout est dépeuplé? La Chine poursuit comme si de rien n'était ses achats de pétrole russe. Mais Pékin ne compense pas la désertion des autres. Pas question pour Xi Jinping de trop dépendre de Vladimir Poutine: la Chine s'en tient à une limite implicite de 20% de ses approvisionnements.

Cette nouvelle donne conduit les professionnels du marché de l'or noir à s'intéresser à un nouvel indicateur, aux côtés des classiques données de production, de stocks, de consommation et de marges de raffinage. Le chiffre qui les préoccupe désormais, c'est celui du «pétrole sur l'eau». «Le total de pétrole en mer a augmenté d'un

montant stupéfiant de 248 millions de barils au cours de l'année 2025, dont 179 millions de barils provenaient de pétrole sanctionné», écrit l'Agence internationale de l'énergie dans son dernier rapport mensuel, mi-février.

Ce volume exceptionnellement élevé de pétrole sur l'eau a des conséquences sur les prix, puisqu'il stérilise une partie de la production, au moment où celle-ci est nettement excédentaire, ce qui devrait, selon les canons des marchés des matières premières, tirer les prix vers le bas. «On parle d'un volume énorme, c'est une épée de Damoclès pour le marché», explique un spécialiste du trading. «Les prix mondiaux du pétrole n'ont pas baissé malgré un excédent mondial. L'une des principales raisons de ce décalage est qu'une grande partie de cet excédent mondial s'est traduite par une augmentation des stocks de pétrole brut sanctionné «bloqué en mer», écrivent les analystes de Goldman Sachs. Les traders ont en réalité les yeux rivés sur les mouvements de deux flottes: la flotte fantôme et l'armada américaine rassemblée en vue de frappes potentielles sur l'Iran, susceptibles d'embraser le Moyen-Orient.

Alors qu'ils dégringolaient fin 2025, les cours du pétrole sont ainsi repartis à la hausse depuis le début de l'année. Le WTI américain est à près de 66 dollars (contre 57 dollars au 1^{er} janvier), le Brent européen à 71 dollars (contre 60 dollars).

Chute des recettes russes

Cet étrange marché à deux vitesses a deux autres conséquences. La première se lit dans les prix du transport maritime d'hydrocarbures. L'immobilisation d'un nombre croissant de tankers et le besoin de la Russie de faire voyager plus longtemps et plus loin son pétrole participent à l'envolée des taux de fret. Ce n'est pas le moment de louer un VLLC, un tanker de grande capacité (2 millions de barils): il coûte 100'000 dollars la journée. C'est deux fois plus cher que fin 2025.

Le deuxième effet, le plus significatif, se lira dans les comptes de l'État russe. Le marché s'attend à ce que la Russie soit bientôt contrainte à réduire sa production. Pour l'heure, elle est obligée de casser ses prix comme jamais: le pétrole de l'Oural s'achète ces jours-ci à à peine plus de 40 dollars le baril. Dans sa note du 24 février, marquant les quatre ans de la guerre en Ukraine, le CREA (Center for Research on Energy and Clean Air) relève que «les recettes de la Russie provenant des exportations de combustibles fossiles ont chuté de 19% en glissement annuel et sont désormais inférieures de 27% aux niveaux enregistrés avant l'invasion».

Cet article sur le pétrole russe a été écrit par Le Figaro, membre français du réseau d'information LENA.