

Policy Brief

Guerre en Ukraine et sanctions contre la Russie : quel avenir pour le pétrole ?

Par Afaf Zarkik

PB - 47/22

L'invasion russe de l'Ukraine a incité l'Union Européenne, en coordination avec d'autres puissances mondiales, à monter en urgence une réponse coordonnée de sanctions sans précédent. La plus emblématique d'entre elles est l'embargo partiel contre le pétrole et autres produits raffinés russes, qui signifie en essence la transition du commerce pétrolier d'une logique économique vers une logique géopolitique. D'où la montée en flèche des cours du pétrole et d'autres matières premières. Où iront les excédents de barils russes ? La compensation sera-t-elle au rendez-vous pour satisfaire les besoins énergétiques de l'Europe ? Jusqu'où iront les cours du brut ? Le présent Policy Brief se propose d'apporter des éléments de réponse à ces interrogations.

INTRODUCTION

Alors que le monde tente de se remettre progressivement des effets délétères de la crise sanitaire, la guerre en Ukraine, qui a éclaté le 24 février 2022, vient imposer des défis supplémentaires. La crise énergétique qui en découle ainsi que les craintes pour l’approvisionnement en d’autres matières premières, provenant des territoires en guerre, propulsent les cours du pétrole (entre autres) au plus haut. Ces tendances à la hausse étaient présentes bien avant l’éclatement de la guerre, en raison de la combinaison d’une demande pétrolière en plein essor, d’une reprise économique rapide post-Covid, d’une offre limitée et d’une diminution des stocks. Lesquelles tendances à la hausse se sont considérablement accentuées depuis. Parmi les conséquences de cet assaut, on retrouve une hausse record immédiate des cours du pétrole de 54 % en mars 2022 par rapport aux niveaux d’avant-guerre (décembre 2021), et une prime annuelle de 50,4\$/b (soit 76 %) (Banque mondiale, (2022)).

Le 31 mai 2022, l’Union européenne (UE) a annoncé un bannissement de la majeure partie des importations en pétrole russe¹ dans son sixième paquet de sanctions contre Moscou. Ce palier supplémentaire dans la pression de l’UE sur la Russie, représentant une prime de risque, a d’ores et déjà eu des conséquences très concrètes sur le marché mondial du pétrole qui s’inscrit dans un cadre plus large d’explosion des prix des matières premières énergétiques (pétrole, gaz, charbon). Cette nouvelle salve de sanctions constitue un enjeu de taille pour l’équilibre futur du marché pétrolier : où iront les excédents de barils russes ? Existe-t-il des itinéraires alternatifs vers lesquels la Russie peut rediriger ses flux pétroliers au-delà de l’Europe ? La compensation par les pays producteurs sera-t-elle au rendez-vous pour satisfaire les besoins énergétiques de l’Europe ? Jusqu’où iront les cours du brut ?

Le présent Policy Brief se propose d’apporter des éléments de réponse à ces interrogations en étudiant la réorganisation du secteur pétrolier mondial. La première section est consacrée à l’étude des sanctions appliquées contre la Russie avant le 31 mai 2022 et leur impact indirect sur les échanges pétroliers russes. La deuxième permet d’établir les effets directs de l’annonce de l’embargo pétrolier et s’interroge sur l’avenir des échanges pétroliers, en tenant en compte les voies d’exportations alternatives du pétrole russe suite à l’embargo ainsi que les compensations possibles pour satisfaire la demande de l’UE. Enfin, des perspectives d’évolution des marchés pétroliers et des recommandations politiques sont émises.

I. MONTÉE D’UN MOUVEMENT DE REJET VOLONTAIRE DU PÉTROLE RUSSE

La guerre en Ukraine a provoqué un choc exceptionnel sur le marché mondial des matières premières énergétiques, car la Russie y joue un rôle prépondérant. Cette dernière dispose de ressources en hydrocarbures de première importance. L’immensité de son territoire, jouxtant les trois zones principales de consommation (l’Europe, l’Asie et l’Amérique du Nord), et la taille de ses entreprises de production et de transport en font un acteur incontournable du grand jeu énergétique mondial.

Pour ce qui est de son offre pétrolière, la Russie est le troisième producteur de pétrole,

1. Embargo des importations maritimes de brut dans les prochains six mois, des produits pétroliers dans les huit mois. L’approvisionnement par l’oléoduc Druzhba peut continuer "temporairement" mais sans fixation de date limite. Il continuera à alimenter notamment trois pays sans accès à la mer, la Hongrie, la Slovaquie et la République tchèque. L’oléoduc Druzhba alimente les raffineries de l’Allemagne et de la Pologne, mais ces dernières ont décidé de leur propre chef d’arrêter leurs livraisons via ce pipeline d’ici la fin de l’année. Le 6ème paquet couvre également une interdiction d’assurer les navires transportant du pétrole russe, les contrats existants seront progressivement supprimés sur six mois.

derrière les États-Unis et l'Arabie saoudite, le deuxième exportateur mondial de pétrole brut, derrière l'Arabie saoudite, et le plus grand exportateur une fois les produits raffinés inclus. Le pays exporte environ 5 millions de barils par jour (mb/j) de brut et près de 2,8 mb/j de produits dérivés (AIE, (2022a)).

L'invasion militaire lancée par Moscou le 24 février 2022 a incité les Vingt-Sept, en coordination avec d'autres puissances mondiales, à riposter par des mesures exceptionnelles, remiser leurs désaccords et monter en urgence une réponse coordonnée de sanctions économiques sans précédent, leur but étant de renchérir le coût de la guerre pour la Russie et l'isoler, afin de conduire le président russe Vladimir Poutine à ouvrir des négociations.

Les chefs d'Etat et de gouvernement de l'UE se sont réunis dès le 24 février à Bruxelles pour un Conseil européen extraordinaire. A l'issue de ce sommet, la présidente de la Commission européenne Ursula von der Leyen a déclaré que "les dirigeants russes devront faire face à un isolement sans précédent". L'UE a aujourd'hui adopté six paquets de sanctions impliquant, entre autres, le secteur énergétique, l'épine dorsale de l'économie russe représentant près de 40 % des revenus du gouvernement russe (US EIA, (2021)).

Box 1 :

Résumé des principales sanctions et mesures de l'UE contre la Russie (au moment de l'élaboration du papier)

- Embargo sur l'essentiel du pétrole russe.
- Embargo sur le charbon russe.
- Exclusion de plusieurs banques russes du système bancaire Swift.
- Gel des avoirs de la Banque centrale russe hors de Russie.
- Fermeture de l'espace aérien européen à l'aviation russe.
- Fermeture des ports de l'UE aux bateaux russes.
- Fermeture des routes de l'Union aux transporteurs russes.
- Interdiction de vente d'avions et d'équipements aux compagnies aériennes russes.
- Embargo sur l'or russe.
- Interdiction de diffusion dans l'UE des médias Russia Today et Sputnik.
- Gel des avoirs de Vladimir Poutine et d'oligarques russes.

Source : Toute l'Europe, (2022)

Bien que le pétrole russe ait échappé en grande partie aux sanctions économiques durant les cinq premières salves de sanctions, il a été ostracisé par le marché, et cela pour plusieurs raisons. Tout d'abord, de grandes compagnies pétrolières ont choisi de boycotter les produits russes suite à la pression publique. Exxon, Shell, BP et Equinor ont toutes annoncé qu'elles se retiraient de plusieurs projets communs avec des sociétés russes, telles que Gazprom et Rosneft.

On a également assisté au retrait volontaire de traders car les compagnies maritimes refusaient d'envoyer leurs navires dans la zone de guerre. De grands gestionnaires de pétroliers, tels que Maersk Tankers et Torm, ont annoncé qu'ils n'acceptaient plus de nouveaux contrats pour le transport du pétrole russe. D'autres facteurs de risques, comme des problèmes de paiement, d'assurance, d'expédition, ainsi que l'incertitude d'un embargo européen qui se profilait, incitaient les acheteurs et les transporteurs à la prudence (OPEP, (2022a)).

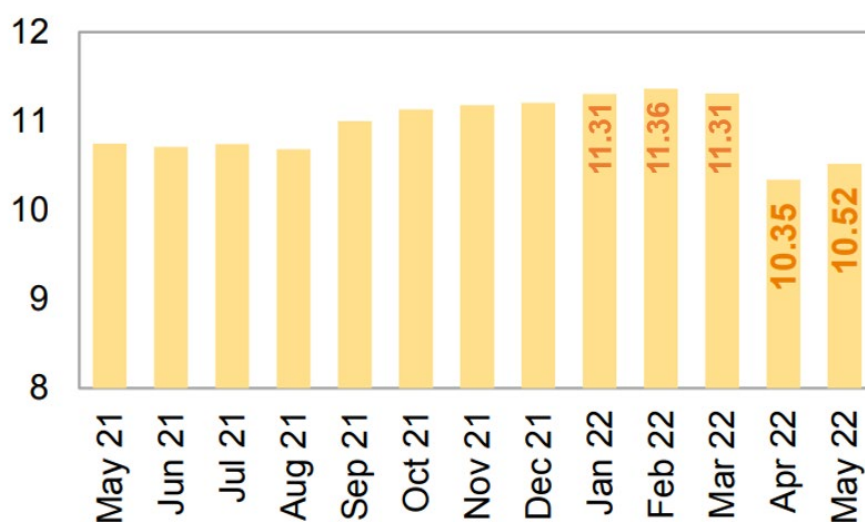
Pour les traders qui ont poursuivi leurs activités de négoce avec la Russie, la contrainte principale résidait dans la difficulté à trouver des tankers pour les ports de la mer Noire et de la Baltique. Dans son quatrième paquet de sanctions, l'UE a proscrit tous types d'engagement ou de transaction, directs ou indirects, avec des sociétés russes contrôlées ou détenues à plus de 50 % par l'État russe. Parmi ces sociétés figure Sovcomflot, le géant russe du transport maritime.

Il faut rappeler que la flotte mondiale se constitue de seulement 10.000 pétroliers, dont 2.000 transportent le pétrole dans son état brut (voir Annexe). A elle seule, la flotte de Sovcomflot compte environ 110 pétroliers qui vont de petits navires aux navires géants pouvant transporter des millions de barils de brut. La société possède également 52 Aframax (voir Annexe), ce qui en fait le plus grand propriétaire au monde.

En raison de la forte pression des puissances occidentales, l'offre pétrolière russe a tout naturellement diminué depuis l'éclatement de la guerre, mais demeure toutefois résiliente. Les statistiques de l'Organisation des pays producteurs de pétrole (OPEP) témoignent d'un léger repli de production de liquides russes en mars (52 mille barils par jour (kb/j)), d'une chute de près d'un million de barils par jour (mb/j) en avril (-964 kb/j), et d'une croissance de 175 kb/j en mai 2022. En outre, l'OPEP prévoit une chute de l'offre pétrolière russe sur 2022 de 0,2 mb/j, comparée à la moyenne de 2021, soit une offre totale autour de 10,6mb/j (OPEP, (2022c)), tandis que l'Agence Internationale de l'Energie anticipe une chute de l'offre russe de près de 3mb/j.

Graphe 1:

Offre pétrolière² mensuelle russe en mb/j



Source : OPEP, (2022)

2. Pétrole brut et liquides extraits du gaz naturel liquéfié (GNL). Ex : l'offre de 10,35 mb/j de mai 2022 comprend 9,3 mb/j de brut et 1,3 de GNL

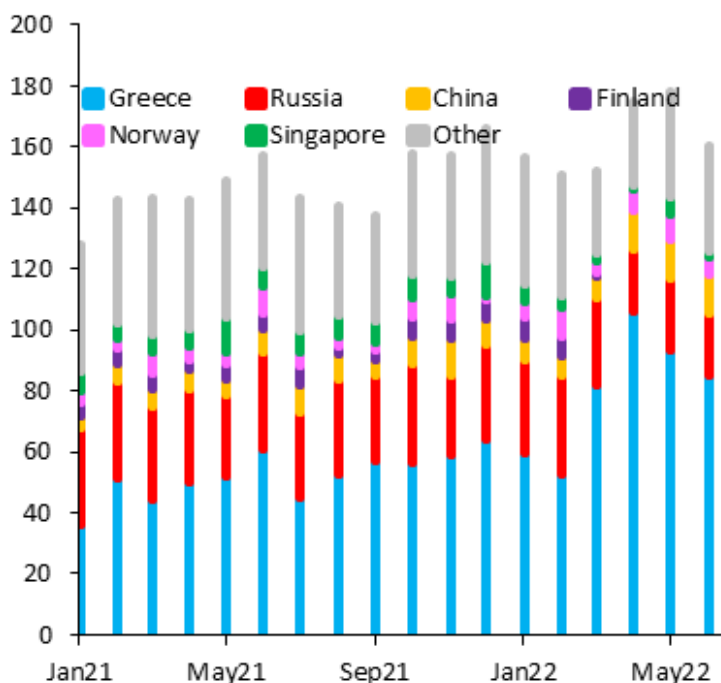
II. CIBLER LE PÉTROLE RUSSE : POUR QUELS IMPACTS ?

La présidente de la Commission européenne Ursula von der Leyen a proposé, le 4 mai 2022, un sixième paquet de sanctions contre la Russie. La plus emblématique d'entre elles prévoyait un arrêt des livraisons du pétrole russe. C'est la Hongrie, fortement dépendante de ces approvisionnements, qui bloquait tout le processus, car l'unanimité est nécessaire pour l'adoption de sanctions au niveau de l'UE. Après plusieurs semaines de concertations entre les institutions européennes et Budapest (qui souhaitait des garanties sur son approvisionnement énergétique avant de lever son veto sur un éventuel embargo), les Vingt-Sept ont tranché le 31 mai en faveur d'un embargo maritime sur le pétrole brut acheté à Moscou dans les six mois et sur les produits raffinés dans les huit mois suivant l'annonce. En outre, l'Allemagne et la Pologne mettront fin volontairement à leurs importations, que ce soit par bateau ou par oléoduc, ce qui permettra à l'UE de tarir près de 90 % des livraisons de pétrole russe. L'exemption vis-à-vis des importations par oléoduc bénéficie avant tout à la Hongrie, à la Slovaquie et à la République tchèque, puisque ces pays enclavés continueront d'être approvisionnés par le pipeline russe Druzhba. La Bulgarie est également autorisée à se procurer l'hydrocarbure russe pendant un an et demi.

Ce sixième paquet de sanctions va également priver les navires transportant le pétrole russe de nouveaux contrats d'assurance européenne, et supprimer progressivement des contrats existants sur six mois. Les armateurs et acteurs de transport sont membres de mutuelles, connues sous le nom de « P&I Clubs », qui assurent la mutualisation des risques, l'information et la représentation de ses membres et qui partagent les pertes en cas de sinistres importants. Les Européens ont dû attendre l'engagement du Royaume-Uni, car plus de 90 % des navires mondiaux sont membres de « l'International Group of P&I », une association d'assureurs basée à Londres et qui regroupe un grand nombre de ces clubs (Bruegel, (2022b)). Avec cette mesure, le transport du pétrole russe devra s'appuyer sur des marchés d'assurance moins performants, chose qui engagera des frais supplémentaires, d'autant plus que la flotte transportant le pétrole russe est dominée par des navires de l'UE et ne repose pas sur des entreprises nationales russes. Ce type de mesures a déjà été utilisé dans le passé à l'encontre de l'Iran.

Graphe 2 :

Pétroliers transportant du brut au départ de la Russie par emplacement du siège social des propriétaires effectifs (par millions de barils)



Source: Brooks, Robin, et Pingle, Jonathan, IIF, (2022)

Il va sans dire que la contribution de la Russie aux approvisionnements européens en pétrole est majeure. Quelle est donc l'ampleur de cette guerre énergétique ?

1. Les cours réagissent

L'une des conséquences directes des sanctions occidentales fût une montée en flèche des cours des matières premières énergétiques. Les dernières données de la Banque mondiale (BM) montrent un rebond de l'indice du prix de l'énergie³ de 84 % sur l'année (de juin 2021 à juin 2022 en moyenne mensuelle), guidée par les cours de pétrole qui ont augmenté en moyenne de 64 % sur l'année. Le Brent a atteint 120,1\$/b, le Dubai Crude 115,7 \$/b, tandis que le WTI s'est établi à 114,6 \$/b (en moyenne mensuelle en juin 2022) (Banque mondiale, (2022)). Il convient de noter que le seuil des 90 \$/b n'a été dépassé durablement que deux fois depuis 2006, au cours de l'année 2008, d'une part, avant de s'effondrer en fin d'année avec la crise des « subprimes », et entre 2011 et 2014, d'autre part, avant de reculer avec la montée en flèche du shale américain qui inonde le marché.

Les cours pétroliers ne représentent qu'une part de l'équation, ceux du gaz naturel et du charbon sont d'autant plus critiques, ce qui fait la particularité de cette crise par rapport aux chocs précédents rendant la substitution peu avantageuse. A titre d'exemple, le prix du charbon sud-africain a augmenté de 71,9 dollars par tonne (\$/t) en moyenne en 2019 à 284,9 \$/t en juin 2022. L'indice du gaz naturel de la BM a enregistré une hausse de plus de

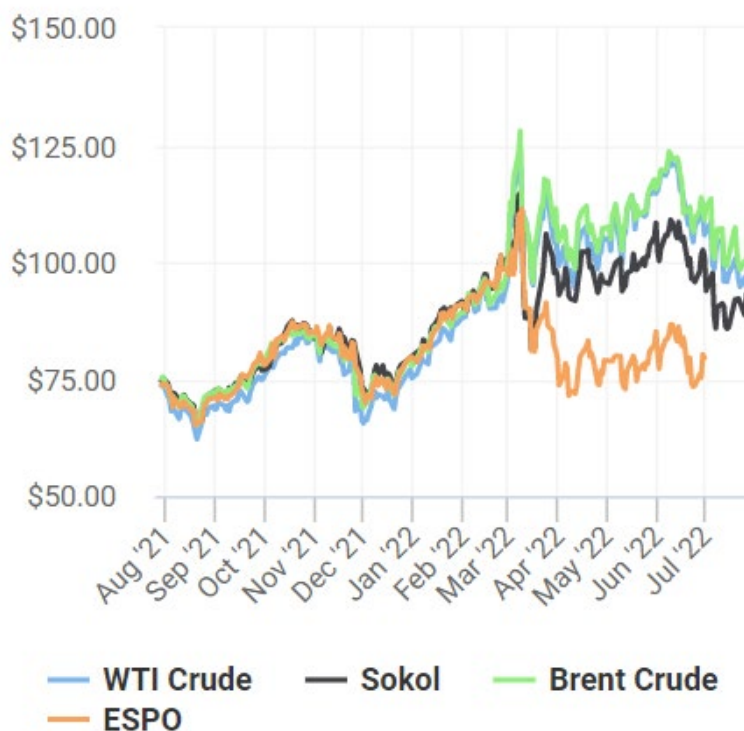
3. Basé sur les indices des prix des matières premières de la Banque mondiale pour les pays à revenu faible et intermédiaire (2010 = 100).

180 % entre juin 2021 et juin 2022⁴ (Banque mondiale, (2022)). Ces tendances à la hausse étaient présentes bien avant l'éclatement de la guerre en Ukraine, mais se sont accentuées considérablement depuis.

Le pétrole russe a quant à lui chuté à son plancher. Celui-ci s'échange à des prix inférieurs aux cours mondiaux, les mélanges russes (Oural, ESPO) s'échangent à des décotes record qui peuvent dépasser les 30 \$/b par rapport aux autres brut (OPEP, (2022)). Mais ceci n'empêche pas les argentiers du Kremlin d'empocher des revenus pétroliers en hausse en 2022 par rapport à 2021 malgré les sanctions, en raison des prix sidéraux du printemps qui dépassent les prix de l'année dernière. L'UE table sur un flux de devises qui s'amenuisera et, à terme, le retrait des majors qui ralentira le développement des nouveaux projets.

Graph 3:

Evolution des prix spot des mélanges ESPO et Sokol vs le WTI et le Brent.



Source : Oil Price

2. L'Europe s'efforce de trouver des alternatives au pétrole russe

En 2020, l'UE a importé environ 2,8 mb/j de brut russe, dont près de 750 kb/j pompé le long du pipeline Druzhba, vers l'Allemagne, la Pologne, la République tchèque, la Hongrie et la Slovaquie, le reste par voie maritime surtout vers l'Italie et les Pays-Bas. L'Europe a également importé environ 1,2 mb/j en diesel et produits pétroliers raffinés russes (Bruegel,

4. En moyenne mensuelle.

(2022a)). Selon IFP Energies Nouvelles, un arrêt des livraisons russes par bateau vers l'UE suppose que les importations de l'UE seront limitées à 0,9 mb/j dans les prochains mois et à 0,3 mb/j en fin d'année, loin de satisfaire sa demande interne (IFP Energies Nouvelles, (2022)).

Déstockage massif

Un déstockage massif de pétrole a été mis en place par les pays membres de l'Organisation de coopération et développement économiques (OCDE). Le 1er mars 2022, les pays membres ont annoncé un premier plan d'intervention d'urgence avec la libération de 61,7 mb (dont 30 mb pour les Etats-Unis).⁵ Un deuxième plan d'intervention a été annoncé le 1er avril par l'Agence internationale de l'énergie (AIE) à hauteur de 240 mb sur six mois, complétés par 120 mb supplémentaires proposés par les Etats-Unis,⁶ soit l'équivalent de 2 mb/j. Par contre, cette mesure a été mise en place surtout pour modérer les pressions sur les cours de pétrole⁷ (Cette réponse de l'AIE est en partie responsable de la détente des prix du pétrole à partir du mois d'avril 2022) et reste palliative et peu durable. Sur le moyen et long termes, l'UE doit compter sur les approvisionnements supplémentaires pour satisfaire sa demande, en supposant que des bruts alternatifs puissent être obtenus de la mer du Nord, du Canada, des Etats-Unis, de l'Amérique latine, du Moyen-Orient ou d'Afrique.

Diversification des partenaires

L'UE est en train de poursuivre une politique de diversification énergétique agressive pour se couper progressivement du pétrole russe et sécuriser ses besoins, en se tournant principalement vers la Norvège, le Moyen-Orient, les Etats-Unis, l'Afrique de l'Ouest (notamment le Nigeria, l'Angola et le Cameroun) et l'Afrique du Nord. Ceci renforce également l'attractivité des hubs énergétiques comme la Turquie, plaque tournante du transit énergétique vers l'Europe et stratégiquement située au carrefour entre des pays riches en pétrole du Moyen-Orient (Irak et Iran) et les centres de demande européens.⁸

Le président américain Joe Biden a, de son côté, exhorté les compagnies pétrolières américaines à agir pour répondre à l'appel européen. Il a souligné qu'« à l'heure actuelle, la production nationale devrait augmenter de 1 mb/j cette année et de près de 0,7 mb/j l'année prochaine ». Pour aller plus loin, il propose que le congrès étudie la possibilité de « faire payer aux entreprises des redevances sur les puits des permis qu'elles n'ont pas utilisés depuis des années et sur des terres publiques qu'elles thésaurisent sans produire ». Les États-Unis ont en effet significativement contribué à l'approvisionnement de l'Europe.

De plus, les pays membres de l'alliance OPEP+ ont décidé, le 2 juin 2022, de renforcer leur hausse mensuelle de production portée maintenant à 648 kb/j supplémentaires par mois pendant les mois de juillet et août 2022, au lieu des 400 kb/j supplémentaires par mois ratifiés en avril 2021. Cet accord prévoit une hausse de 0,4 mb/j pour l'OPEP, dont 0,17 mb/j pour l'Arabie saoudite et 0,07 mb/j pour l'Irak, le solde étant assuré par les pays partenaires. Ce compromis répond en partie à la demande pressante des Occidentaux.

5. Ceci est le 4ème et plus important déstockage de l'histoire de l'AIE.

6. Le président Biden a annoncé le 31 mars 2022 un déstockage total de 180 mb incluant 60 mb dans le cadre de la coordination AIE.

7. Cette solution a été déployée trois fois par le passé : lors de la guerre du Golfe de 1991, après le passage des ouragans Katrina, en 2005, et en réponse à la baisse de production libyenne lors de la guerre civile de 2011.

8. Le détroit turc abrite l'un des points d'étranglement les plus fréquentés au monde, par lequel plus de deux millions de barils de pétrole brut circulent quotidiennement.

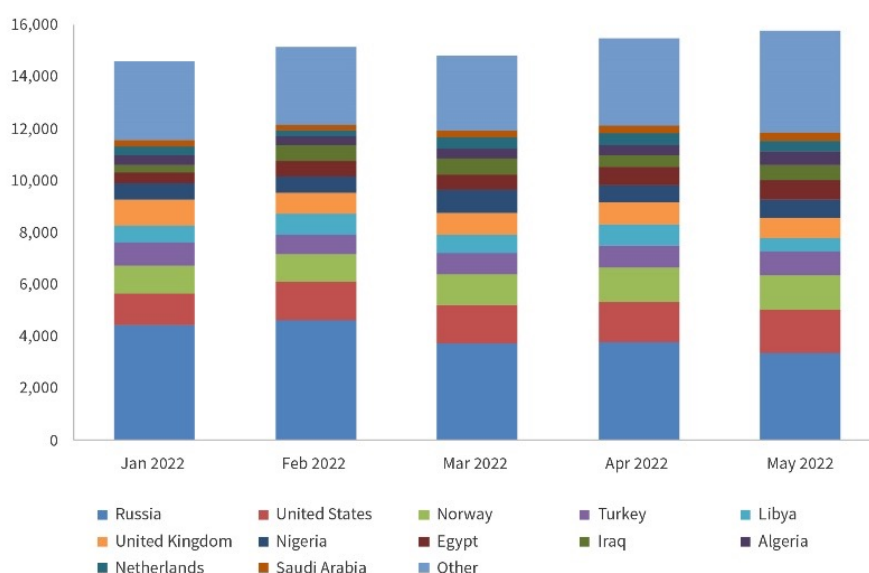
Appel aux capacités de réserve

L'Energy Information Administration (EIA) des États-Unis définit la capacité de réserve comme étant « le volume de production pouvant être déployé en 30 jours et maintenu pendant au moins 90 jours ». Les capacités de réserve effectives⁹ détenues par les Emirats arabes unis et l'Arabie saoudite sont particulièrement évoquées car à elles seules elles peuvent rajouter jusqu'à 2,6 mb/j de brut au marché (voir annexe).

Il existe également des capacités de réserve « non traditionnelles ». Ce sont les États-Unis qui les contrôlent avec leurs sanctions contre l'Iran et le Venezuela. Une levée d'embargo contre ces deux pays est en mesure de rajouter près de 1,3 mb/j au marché. L'Iran produit actuellement 2,6 mb/j pour une capacité estimée à 3,8 mb/j, soit une capacité de réserve effective de 1,2 mb/j, tandis que le Venezuela représente un enjeu de 0,1 mb/j (voir annexe) (AIE, (2022b)).

Graph 4 :

Importations de l'Europe de l'OCDE de pétrole brut et de produits raffinés par pays (en kb/j)



Source: Kpler

CSIS | ENERGY SECURITY AND CLIMATE CHANGE PROGRAM

Source : CSIS, (2022)

3. La Russie met le cap sur l'Est

En raison des sanctions occidentales, Moscou a mis le cap sur l'Est pour placer son excédent de brut. Ceci s'inscrit dans la stratégie énergétique et économique russe de long terme, qui visait un pivot vers l'Orient (povorot na vostok) bien avant la guerre, conformément à l'objectif plus large du Kremlin d'accroître son autonomie stratégique sur la scène mondiale, en tirant parti de son avantage comparatif en tant qu'exportateur d'hydrocarbures.

9. Capacité de réserve diminuée de la production

En effet, les raffineries asiatiques étaient le deuxième poste d'exportations pétrolières russes en 2021, avec 2,4 mb/j importés via des voies terrestres et navigables, dont un peu moins de 70 % livrés en Chine continentale. Au niveau national, la Chine est le plus grand importateur de pétrole russe, avec 1,6 mb/j de brut en moyenne en 2021, soit environ 20 % des exportations russes, réparties à parts égales entre oléoducs et voies maritimes. C'est sans doute l'oléoduc « Sibérie Orientale-Océan Pacifique » (ESPO), réalisé en 2010, qui a accéléré ce rapprochement. Ce pipeline relie le terminal de Taishet dans l'Est de la Sibérie au terminal de la mer du Japon à Kozmino, et est considéré comme la voie principale du mélange ESPO pour atteindre ses principaux consommateurs en Asie, notamment la Chine, le Japon et la Corée du Sud. Le pétrole acheminé vers la Chine via la branche chinoise de l'oléoduc est négocié dans le cadre de contrats à long terme, tandis que les volumes maritimes sont exportés via le terminal de Kozmino et négociés sur le marché spot. Ce pipeline opère à pleine capacité (près de 700 mille barils par jour (kb/j)) et il est peu probable que la Russie puisse augmenter ses exportations vers ses partenaires asiatiques par cette voie (IHS Markit, (2022)).

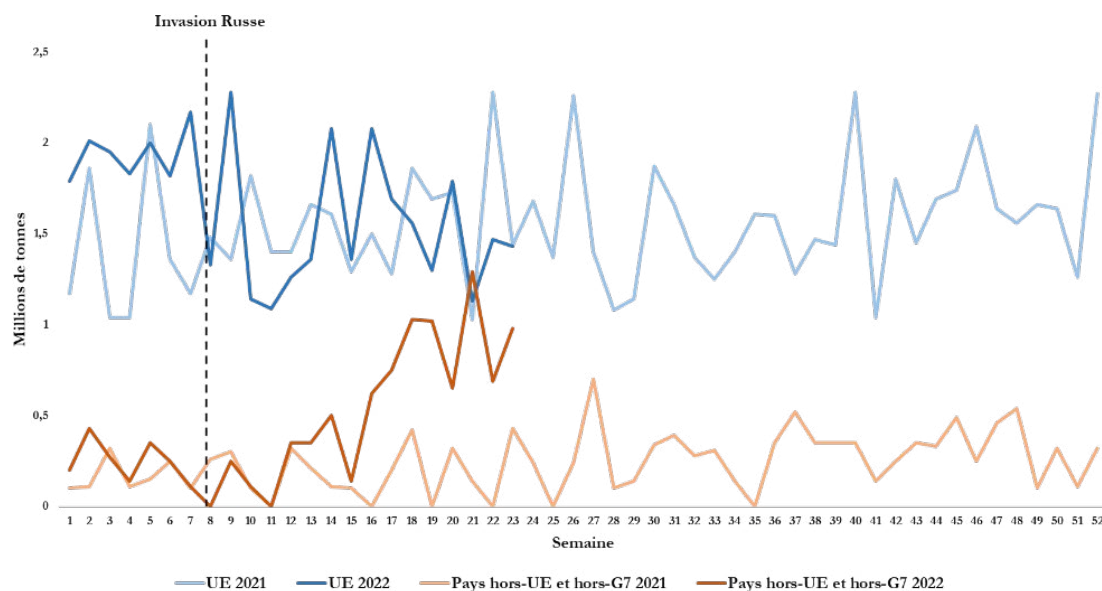
De plus, comme le pétrole russe se négocie à une décote par rapport au marché, ceci le rend très attractif aux yeux de New Delhi et de Pékin. Cependant, avec des voies terrestres opérant presque à leur pleine capacité, ce sont les volumes maritimes qui se négocient de plus en plus entre le Kremlin et les pays asiatiques. Effectivement, les données démontrent que la réduction des flux russes vers les États-Unis a été partiellement compensée par une augmentation des flux vers l'Inde et la Chine (Bruegel, (2022b)).

Effectivement, l'Inde a été la première à profiter de ce pétrole à prix réduit. Les importations de brut de l'Inde n'avaient pas dépassé les 12 mb sur l'ensemble de l'année 2021. En comparaison, des données récentes indiquent que les achats indiens des Oural ont bondi de manière significative pour atteindre un nouveau record de 5,1 mb/j en avril 2022. En Chine, la Russie s'est hissée au rang de premier fournisseur de brut avec 18 % des importations totales selon les dernières données de l'OPEP, classement auparavant réservé à l'Arabie saoudite (OPEP, (2022b)).

Un autre rebondissement se profile. Ce « jeu de vases communicants », dans lequel l'excès du pétrole russe serait exporté vers des pays qui n'ont pas décidé d'embargo, cache en réalité une porte dérobée pour l'expédition du brut russe raffiné ou transformé vers l'Occident. En effet, l'Inde a saisi cette opportunité pour jouer le rôle de hub pétrolier dans la région, en important du brut russe puis en réexportant des produits pétroliers grâce à sa grande capacité de raffinage (5 mb/j, 4ème raffineur mondial avec la plus grande raffinerie au monde à Jamnagard d'une capacité de 1,2 mb/j) (IFP Energies Nouvelles, (2022)).

Graphe 5 :

arrivées hebdomadaires de pétrole brut russe dans les ports de l'UE et des pays non-membres ni de l'Union ni du G7



Source : Bruegel, (2022b)

La Russie peut également s'appuyer sur les hydrocarbures pour un éventuel retour sur le continent Africain, les entreprises russes étant déjà présentes au Maghreb comme en Afrique subsaharienne : Rosneft en Egypte, Gazprom en Algérie et en Libye, et Lukoil au Ghana, au Cameroun, en RDC et au Nigeria.

Transport maritime : fonction de support clé du bon fonctionnement de l'économie mondiale et du commerce pétrolier

Selon l'ancien secrétaire général de l'ONU, Ban Ki-moon : « Le transport maritime est un véritable pilier du commerce et de l'économie mondiale, ..., mais la grande majorité ignore le rôle central joué par cette industrie, qui reste en grande partie dissimulée ». Le volume du pétrole transporté par voies navigables est considérable. Des dizaines de milliers de pétroliers sillonnent les mers et océans pour transporter cette source d'énergie dans sa forme brute ou en produits dérivés. En effet, de tous les produits de base dans le monde, le pétrole est le plus transporté. En termes de valeur commerciale, la flotte internationale de navires a transporté un peu plus de 147 milliards de dollars américains (Md \$) en pétrole brut en 2020, ou près de 1,7 milliard de tonnes (CNUCED, 2021). Si les oléoducs présentent des avantages comme la sécurité d'approvisionnement (surtout au regard du risque de pollution), ils ne peuvent offrir qu'un approvisionnement restreint et interrégional. Or, le transport de produits pétroliers par navire-citerne, pétroliers ou tankers, permet de répondre à l'élasticité de la demande à tout moment, de modifier la destination de la cargaison, d'adapter les acheminements de pétrole selon les circonstances et les besoins. Les ports sont, quant à eux, les plaques tournantes des échanges commerciaux entre pays et continents.

Pierre le Grand disait : « Tout potentat qui n’a que la puissance terrestre n’a qu’un bras. Mais qu’il y ajoute la puissance maritime, il a les deux ». En effet, la composante navale de la grande stratégie russe n’est pas à démontrer. En dépit des contraintes et des rugosités de l’espace russe bien connues, la Russie a réussi à mettre en place plus d’une soixantaine de ports maritimes. Ceux-ci sont répartis principalement sur quatre façades : le golfe de Finlande, extrémité orientale de la mer Baltique, la mer Noire avec son prolongement la mer d’Azov, l’Extrême-Orient baigné par le Nord-ouest du Pacifique, l’Arctique, de la mer de Barents au détroit de Béring. Ces façades se distinguent par le volume et la nature de leur trafic. Le pétrole brut et les produits pétroliers constituent la moitié du trafic de ces ports. Avec le gaz naturel liquéfié (GNL) et le charbon, ils en totalisent près des trois quarts.

Dans l’Arctique, le port de Mourmansk bénéficie d’une position géographique stratégique ainsi que d’une infrastructure pétrolière importante dont trois terminaux en mer, qui servent pour le transbordement du pétrole brut et des produits pétroliers. Le pétrole, les produits pétroliers et le charbon fournissent l’essentiel du trafic de la façade la mer Noire, où l’on retrouve le port de Novorossiysk, qui abrite le terminal en mer du « Caspian Pipeline Consortium » transportant plus de 700 kb/j. Primorsk dans la mer Baltique est un terminal exclusivement pétrolier. Alimenté par oléoducs, il exporte du pétrole extrait en Sibérie occidentale, ainsi que des produits raffinés. Oust-Louga dans le golfe de la Finlande est un port généraliste dont le pétrole, les produits pétroliers et le charbon constituent l’essentiel du tonnage. Ces quatre terminaux portuaires sont les points principaux d’expédition de pétrole russe vers le vieux continent. Ainsi, en termes de destinations, une cargaison sur deux réalise un court voyage vers un port européen (ISEMAR, (2020)). Les principaux ports européens accueillant ces volumes sont les ports de Rotterdam aux Pays-Bas, le Havre en France, Wilhelmshaven en Allemagne, Gdansk en Pologne, et Trieste en Italie. En 2021, les volumes importés par l’UE par voie maritime oscillaient entre 1 million de tonnes (mt) par semaine à 2,3 mt par semaine avant la guerre (Bruegel, (2022b)).

Oléoducs, ports Russes et principaux terminaux portuaires en Europe accueillant du pétrole russe



Source : Bruegel, (2022)

4. Démultiplication du transport naval et tensions sur les pétroliers

L'assaut russe contre l'Ukraine et la riposte de l'UE par des sanctions lourdes ont enclenché une reconfiguration du transport maritime pétrolier. En passant d'une logique économique, avec des distances courtes entre la Russie et ses principaux clients, à une logique géopolitique, la Russie est amenée à exporter son brut plus loin par bateau, notamment vers l'Inde et la Chine (vu que les oléoducs opèrent à leur pleine capacité) ; et l'UE à importer davantage des Etats-Unis, du Moyen-Orient et de l'Afrique. Tout cela aura pour conséquence de démultiplier le transport maritime du brut et de produits raffinés.

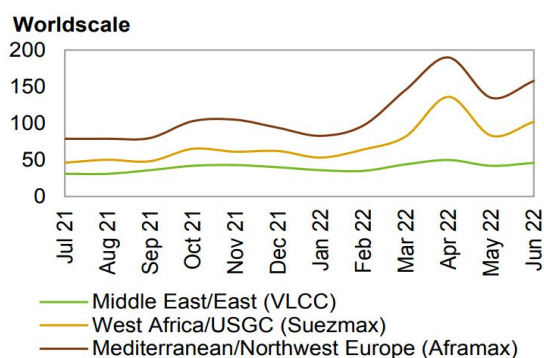
Ceci pose également des contraintes de nature logistique et mettra davantage de pression sur les pétroliers, car exporter sur de plus longues distances suppose l'utilisation de grands pétroliers, pour réduire le coût des voyages (les « Very Large » et les « Utra Large Crude Carriers » (VLCC) et (ULCC)). Or ces derniers sont assez volumineux pour naviguer en Baltique, en mer Noire ou pour franchir le canal de Suez (voir Annexe).

Des solutions existent : évacuation par Aframax ou Suezmax puis transbordement vers VLCC, grand tour par le Sud de l'Afrique, recours à des pétroliers moins grands etc. Ces mesures restent néanmoins moins optimales. Elles sont également moins écologiques car elles augmenteront les distances parcourues et le trafic maritime, d'autant plus que les pétroliers géants demandent davantage d'hydrocarbures pour leur propulsion que de petits pétroliers, sans parler du risque de pollution pétrolière.

De plus, les taux de fret maritime pour le pétrole brut et produits dérivés ont considérablement progressé. D'un côté, des changements structurels dans la capacité de raffinage mondiale ont eu lieu avec la fermeture de raffineries en Amérique du Nord et en Europe. La diminution des capacités de raffinage à l'Ouest de Suez et leur augmentation en Asie et au Moyen-Orient signifient des distances de transport plus longues, ce qui affecte l'ensemble du marché des pétroliers. De l'autre, une demande en hydrocarbures en hausse par rapport à l'année dernière et le recalibrage des routes commerciales avec la guerre en Ukraine ont entraîné un rebond des taux pour la plupart des flottes. Ceci rajoutera certainement une couche à l'inflation des matières premières.

Graphe 6 :

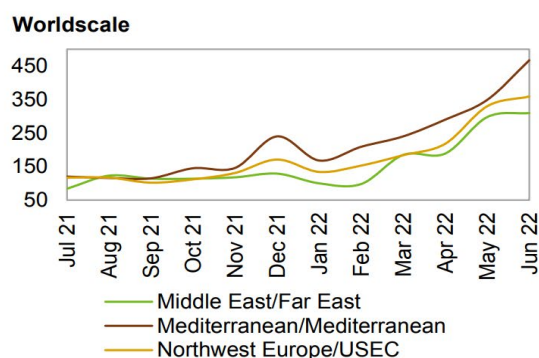
Taux de fret spot pour le pétrole brut, moyenne mensuelle ;



Source : OPEC, (2022)

Graphe 7 :

Taux de fret des produits pétroliers, moyenne mensuelle



III. CONCLUSION ET PERSPECTIVES

La dépendance de l'UE du pétrole russe est difficile à surpasser. Celle-ci continue d'assurer à la Russie une manne financière colossale, alors même que les sanctions énergétiques visent à l'isoler. Dans les 100 premiers jours suivant l'invasion, l'UE a déboursé près de 57 milliards d'euros (soit en moyenne 570 millions d'euros par jour) sur ces importations, soit 61 % des recettes d'exportations de combustibles fossiles de l'Etat russe (CREA, (2022)).

L'invasion de l'Ukraine par la Russie et la riposte des puissances occidentales par d'importantes sanctions économiques et énergétiques ont par ailleurs provoqué une flambée des prix des hydrocarbures qui vraisemblablement ne s'estompe pas. Le futur des cours mondiaux dépendra des volumes pétroliers qui seront potentiellement affectés par les sanctions et des compensations possibles incluant l'usage des stocks stratégiques et le renforcement de l'offre hors Russie, car la formation du prix du pétrole, aussi complexe qu'elle puisse être, est avant tout influencée par la loi de l'offre et de la demande.

L'évolution de la demande sera déterminée principalement par la croissance économique (quoiqu'elle-même soit influencée par le prix du brut). Sur le plan économique, les conséquences de cette guerre se sont faites sentir assez rapidement. Les perspectives de croissance mondiale ont été fortement compromises, car cette conflagration survient alors que l'économie mondiale ne s'est pas encore totalement remise des conséquences de la pandémie de la Covid-19. Le Fonds monétaire international (FMI) a largement raboté ses prévisions, tablant désormais sur une croissance mondiale de 3,6 % pour 2022 et 2023 contre 4,4 % espérée en janvier 2022. « La guerre s'ajoute à la série de chocs sur l'offre qui ont frappé l'économie mondiale ces dernières années. Ses effets, à la manière d'ondes sismiques, se propageront via les marchés des produits de base, les échanges commerciaux et les relations financières, et se feront sentir dans de nombreuses parties du monde. », prévient Pierre-Olivier Gourinchas, chef économiste au FMI (FMI, (2022)).

Quant à l'offre pétrolière, celle-ci dépendra de la disponibilité de compensations possibles aux volumes affectés par les sanctions. Un renforcement de la production mondiale peut venir rééquilibrer le marché, notamment par les Etats-Unis et les pays membres de l'OPEP+, quoique les rapports de l'AIE et l'OPEP montrent une non-conformité de certains pays membres dans le respect de leurs quotas, qui s'explique par une difficulté technique de produire davantage après plusieurs années de sous-investissement ; ou avec un recours aux capacités de réserve traditionnelles et non traditionnelles. Des experts alertent pourtant que l'usage des capacités de réserve, qui serait de nature à réduire dans un premier temps la pression sur le prix du pétrole, mais serait progressivement source de tension faute de marge de manœuvre pour le marché. De plus, les cours de pétrole entraînent une réduction du niveau des stocks en particulier par les pays de l'Ocde.

Cette guerre a également reconfiguré les routes du transport maritime du pétrole, avec des distances plus longues à parcourir et une pression supplémentaire sur les pétroliers, qui rajoutent une couche à l'inflation des matières premières. Enfin, l'interdiction d'assurer les navires transportant du pétrole russe pourrait amener la Russie et les principaux pays importateurs de pétrole russe à compter sur des contrats d'assurance moins performants ; ou sur leurs flottes nationales de pétroliers, une contrainte réelle dont les effets en termes de limitation des exportations restent incertains.

Dans ce contexte de grande incertitude, les anticipations sur les cours de pétrole sont contenues dans une fourchette très large. Certains scénarios évaluent les cours autour de 100\$/b et 120 \$/b jusqu'à fin 2022, tandis que d'autres, plus extrêmes, prévoient des cours en chute libre en cas de récession, ou en montée vertigineuse si le maître du Kremlin ripostait contre l'UE en serrant les vannes.

IV. RECOMMANDATIONS POLITIQUES

L'humanité a traversé plusieurs guerres, pandémies et chocs de matières premières. Une analyse d'épisodes antérieurs de chocs pétroliers majeurs (celui des années 1970 et 2000) peut apporter un éclairage sur la manière dont les États devraient réagir. Les leçons tirées des crises précédentes, à savoir des politiques visant à améliorer l'efficacité énergétique et à stimuler la production d'énergie (de préférence fiables et à faible teneur en carbone), pourraient s'appliquer aujourd'hui. Cependant, force est de constater que les politiques gouvernementales se sont davantage concentrées sur les subventions aux carburants et les allègements fiscaux, exactement le genre de mesures contre lesquelles les économistes mettent en garde car elles peuvent exacerber les pressions sur les prix, en soutenant une demande élevée (Baffes J. & Nagle P., (2022)).

Ce contexte difficile pourrait également exacerber les divisions et pénaliser les plus vulnérables car les cours des produits de base (dont le blé et autres céréales) et les huiles ont également bondi, aggravant les pressions inflationnistes et menaçant la sécurité alimentaire. Parmi les facteurs de clivage figure l'inégalité face à cette crise. Certains avancent que si les puissances occidentales ont adopté une vaste gamme de politiques pour protéger leurs consommateurs face à la hausse des prix, les pays les plus vulnérables n'ont pas la même marge de manœuvre budgétaire et leurs populations doivent supporter le poids de la tempête. Ces facteurs présentent des risques économiques, politiques, sécuritaires et migratoires.

À la lumière de ces facteurs déstabilisants, les pays du Nord et du Sud doivent forger un nouveau marché grandiose et résilient qui tient la promesse d'une sécurité partagée, allant de la sécurité énergétique, alimentaire, à la création d'emplois, en passant par une croissance et prospérité vertes à long terme. L'UE peut bénéficier d'un accès stable aux hydrocarbures pendant qu'elle accélère sa transition (avec le programme REPowerEU¹⁰), et forger en même temps des partenariats commerciaux et géopolitiques nouveaux et plus solides, tandis que les pays du Sud pourraient profiter d'une augmentation d'investissements surtout dans les systèmes alimentaires et énergétiques, ce qui apportera aux jeunes prospérité et opportunités d'emploi.

Il convient également aux pays exportateurs fortement tributaires de leurs recettes pétrolières de diversifier leur économie et de favoriser l'investissement dans un secteur interne fort et dans leur développement durable. Un pétrole à plus de 100\$/b est naturellement une bouffée d'oxygène pour les pays exportateurs leur permettant, entre autres, d'atténuer le choc de la flambée des prix et de l'inflation et d'apaiser momentanément les tensions sociales durant cette période d'expansion, mais cette dépendance est à double tranchant car un retournement des prix est en mesure de provoquer de nouveaux cycles de faillite. Pour conclure, la crise énergétique actuelle est un rappel salutaire du caractère insoutenable de notre dépendance aux énergies fossiles. Aujourd'hui encore, il n'existe aucun découplage entre croissance économique et consommation de combustibles fossiles. Cette corrélation doit s'atténuer sur le long terme afin de se prémunir contre de tels chocs.

10. Programme visant l'accélération d'un mouvement en faveur d'une indépendance vis-à-vis des combustibles (notamment russes) avant la date initialement fixée à 2030. La stratégie REPowerEU repose sur 6 piliers : (i) Plus de panneaux solaires sur les toits, de pompes à chaleur et d'économies d'énergie pour réduire la dépendance aux combustibles fossiles, (ii) Accélérer l'octroi de permis renouvelables, (iii) Diversifier l'approvisionnement en gaz, (iv) Décarboner l'industrie en accélérant le passage à l'électrification et à l'hydrogène vert, (v) Doubler l'ambition de l'UE pour le biométhane, et (vi) Accélérer la filiale de l'hydrogène pour développer les infrastructures, les installations de stockage et les ports, et remplacer la demande de gaz russe.

Annexe :

Les petits pétroliers sont généralement utilisés pour le transport des produits pétroliers. Les « Aframax » et « Suezmax » transportent une gamme plus large de liquides d'hydrocarbures allant du pétrole brut aux produits pétroliers raffinés, ce sont les navires traditionnellement utilisés dans la mer Noire et la Baltique, qui ne peuvent accueillir des pétroliers de plus grande taille. Les « Very Large Crude Carriers » (VLCC) et les « Ultra Large Crude Carriers » (ULCC) transportent exclusivement du brut (Clarkson Research, (2019)).

Figure 1 :

taille et capacité « port en lourd »¹¹ de pétroliers et navires citernes



Panamax

230m | Max DWT 80,000



Aframax

245m | Max DWT 120,000



Suezmax

285m | Max DWT 200,000



VLCC

330m | Max DWT 320,000



ULCC

415m | Max DWT 550,000

Learn more at clearseas.org/tankers



Source : Clear Seas

11. Exprimé en tonne anglaise ou « deadweight » (DWT) où une tonne en lourd est égale à 1,000 tonne métrique. C'est le poids total qu'un navire peut transporter tout en restant dans les « lignes d'eau » autorisées par les règlements internationaux de sécurité

Tableau 1:

Flotte mondiale de pétroliers (chiffres datant de mai 2019)

FLOTTE MONDIALE DE PÉTROLIERS DE BRUT	PORT EN LOURD (EN DWT)	
Panamax	55.000 - 84.999	83
Aframax	85.000 - 124.000	659
Suezmax	125.000 - 199.000	561
VL/ULCC	200.000 - 320.000 +	760
Flotte totale de brut		2.063
Flotte mondiale de produits pétroliers	DWT	
Total	< 10.000	5.700
Total	10.000 - 24.999	286
Handy	25.000 - 39.999	441
MR	40.000 - 54.999	1.545
LR1	55.000 - 84.999	372
LR2	85.000 - 124.999	365
Coated Suezmax	125,000 - 199,999	21
Flotte totale de produits pétroliers		8.730
Flotte totale de brut et produits pétroliers confondus		10.793

Source : Clarkson Research, (2019)

Tableau 2 :

Production de pétrole brut de l'OPEP+ (mb/d)

	OFFRE MAI 2022	OFFRE JUIN 2022	CON-FORMITÉ JUIN 2022	OBJEC-TIF JUIN 2022	CAPACITÉ SOUTENA-BLE²	CAPACITÉ DE RÉSERVE EFFECTIVE VS JUIN 2022
Algérie	1,01	1,02	110%	1,02	1	0
Angola	1,16	1,18	728%	1,48	1,2	0
Congo	0,26	0,28	470%	0,32	0,3	0
Guinée Equatoriale	0,09	0,09	925%	0,12	0,1	0
Gabon	0,18	0,19	-48%	0,18	0,2	0

Irak	4,43	4,44	148%	4,51	4,8	0,4
Kuwait	2,67	2,65	187%	2,72	2,8	0,1
Nigéria	1,11	1,17	1156%	1,77	1,5	0,4
Arabie Saoudite	10,5	10,62	113%	10,66	12,2	1,6
EAU	3,14	3,17	-2%	3,07	4,1	1
Total OPEP-10	24,55	24,81	229%	25,86	28,24	3,5
Iran ⁴	2,51	2,57			3,8	0
Lybie ⁴	0,77	0,63			1,2	0,6
Venezuela ⁴	0,73	0,73			0,8	0
Total OPEP	28,56	28,74			34	4
Azerbaïdjan	0,57	0,52	884%	0,7	0,6	0,1
Kazakhstan	1,58	1,24	859%	1,65	1,7	0,4
Mexique ⁵	1,62	1,63		1,75	1,7	0
Oman	0,84	0,85	105%	0,85	0,9	0
Russie	9,26	9,74	372%	10,66	10,2	
Autres ⁶	0,82	0,86	732%	1,07	0,9	0,1
Total Non-OPEP	14,69	14,86	461%	16,69	15,88	0,6
OPEP+ -19 soumis aux quotas 4	37,62	38,04	314%	40,81	42,46	4
Total OPEP+	43,25	43,6			49,88	4,6

Source : AIE, (2022b). 1. Exclut les condensats. 2. Capacités de réserves pouvant atteindre 90 jours et maintenus pendant une période prolongée. 3. Exclut le brut iranien et russe des exemptions de quotas. 4. L'Iran, la Libye, le Venezuela exemptés de quotas. 5. Le Mexique est exclu de la conformité OPEP+. 6. Bahreïn, Brunei, Malaisie, Soudan et Soudan du Sud.

RÉFÉRENCES

- AIE (2022a), Frequently Asked Questions on Energy Security, AIE, Paris <https://www.iea.org/articles/frequently-asked-questions-on-energy-security>, publié le 13 avril 2022.
- AIE, (2022b), IEA oil market report, AIE, Paris.
- Baffes J. & Nagle P., (2022), How to mitigate the impact of the war in Ukraine on commodity markets, Blogs de la Banque mondiale, How to mitigate the impact of the war in Ukraine on commodity markets (worldbank.org), publié le 12 juillet 2022.
- Banque mondiale, (2022), World Bank Commodities Price Data (The Pink Sheet), Banque mondiale.
- Bruegel, (2022a), Can Europe manage if Russian oil and coal are cut off?, Bruxelles, <https://www.bruegel.org/2022/03/can-europe-manage-if-russian-oil-and-coal-are-cut-off>, mars 2022.
- Bruegel, (2022b), Russian crude oil tracker, Guetta-Jeanrenaud L., McWilliams B. et G. Zachmann, Bruegel, Bruxelles, <https://www.bruegel.org/dataset/russian-crude-oil-tracker>, données du 21 juin 2022.
- Brooks, Robin, et Pingle, Jonathan, IIF, (2022), <https://twitter.com/RobinBrooksIIF/status/1552686604212326400?t=4hRTv6DjQnBFSDi4GhnAkQ&s=08>
- CREA, (2022), Financing Putin's war: Fossil fuel imports from Russia in the first 100 days of the invasion, CREA, Helsinki, https://energyandcleanair.org/wp/wp-content/uploads/2022/06/Financing-Putins-war-100-days_20220613.pdf, publié le 13 juin 2022.
- Clarkson Research, (2019), Oil & Tanker Trades Outlook, Londres, <https://www.crsi.com/samples/OTTO.pdf>, publié en mai 2019.
- Clear Seas, Oil tankers in Canadian Waters, Clear Seas center for responsible marine shipping, Vancouver, Canada, <https://clearseas.org/en/tankers/>.
- CSIS, (2022), European Union Imposes Partial Ban on Russian Oil, CSIS, Washington, Etats-Unis, https://www.google.com/search?q=center+for+strategic+and+international+studies&rlz=1C1CHBD_frMA917MA917&oq=center+for+strategic+&aqs=chrome.0.0i355i512j46i199i465i512j69i57j0i20i263i512j46i199i465i512j0i512j0i457i512j69i61.3095j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8
- FMI, (2022), La guerre assombrit les perspectives de l'économie mondiale tandis que l'inflation s'accélère, FMI, <https://www.imf.org/fr/News/Articles/2022/04/19/blog-weo-war-dims-global-economic-outlook-as-inflation-accelerates>, publié le 19 avril 2022.
- IHS Markit, (2022), Russia crude oil pipeline capabilities to mainland China—The ESPO crude oil pipeline, S&P Global, New York, <https://ihsmarkit.com/research-analysis/espo-crude-oil-pipeline.html>, publié le 1er avril 2022.
- ISEMAR, (2020), La Russie Quelles dimensions maritimes ?, ISEMAR, Nantes, <https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2020/03/Note-de-Synthe%CC%80se-ISEMAR-218-La-Russie-quelles-dimensions-maritimes.pdf>, publié en mars 2022.
- IFP Energies Nouvelles, (2022), Rapport hebdomadaire sur les marchés pétroliers.
- Oil Price, Oil price charts, <https://oilprice.com/oil-price-charts/>

-
- OPEP, (2022), OPEC Monthly oil report, OPEP.
 - Toute l'Europe, (2022), Guerre en Ukraine : quelles sanctions de l'UE contre la Russie ?, Toute l'Europe, <https://www.touteleurope.eu/l-ue-dans-le-monde/guerre-en-ukraine-queelles-sanctions-de-l-ue-contre-la-russie/>, mis à jour le 8 avril 2022.
 - US Energy Information Agency, (2022b), Europe is a key destination for Russia's energy exports, US Energy Information Agency, Washington, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=51618>, publié le 14 mars 2022.

À propos de l'auteur, Afaf Zarkik

Afaf Zarkik est économiste au Policy Center for the New South. Parmi ses axes de recherche et de réflexion : les marchés de l'énergie, la transition énergétique et les politiques de développement durable. Avant d'intégrer le Policy Center, A. Zarkik était analyste en fusions et acquisitions pétrolières, analyste en capital-risque dans un Fonds de Cleantech et analyste sénior en gestion d'actifs. Elle est ingénier titulaire d'un Master en stratégies énergétiques de l'École des Mines de Paris.

À propos de Policy Center for the New South

Le Policy Center for the New South: Un bien public pour le renforcement des politiques publiques. Le Policy Center for the New South (PCNS) est un think tank marocain dont la mission est de contribuer à l'amélioration des politiques publiques, aussi bien économiques que sociales et internationales, qui concernent le Maroc et l'Afrique, parties intégrantes du Sud global.

Le PCNS défend le concept d'un « nouveau Sud » ouvert, responsable et entreprenant ; un Sud qui définit ses propres narratifs, ainsi que les cartes mentales autour des bassins de la Méditerranée et de l'Atlantique Sud, dans le cadre d'un rapport décomplexé avec le reste du monde. Le think tank se propose d'accompagner, par ses travaux, l'élaboration des politiques publiques en Afrique, et de donner la parole aux experts du Sud sur les évolutions géopolitiques qui les concernent. Ce positionnement, axé sur le dialogue et les partenariats, consiste à cultiver une expertise et une excellence africaines, à même de contribuer au diagnostic et aux solutions des défis africains. [Read more](#)

Les opinions exprimées dans cette publication sont celles de l'auteur.

Policy Center for the New South

Building C, Suncity Complex, Al Bortokal Street Hay Riad 10100 - Rabat
Email : contact@policycenter.ma
Phone : +212 (0) 537 54 04 04 / Fax : +212 (0) 537 71 31 54
Website : www.policycenter.ma

