

SÉRIE D'ÉTÉ 2/5

LES NOUVELLES ROUTES DU COMMERCE

Pétrole : vases communicants et bonneteau

Après l'embargo des pays occidentaux sur son pétrole à la suite de l'invasion de l'Ukraine, la Russie a trouvé de nouveaux clients en Asie. La réorganisation des flux pétroliers a permis de stabiliser les prix et d'éviter une crise mais s'est accommodée de pratiques douteuses.



ATP

Du pétrole russe acheté par les Indiens en yuans chinois. Des tankers transférant leur cargaison sur d'autres bateaux en pleine mer. Des assureurs refusant de couvrir certaines compagnies. Autant d'événements inhabituels voire inédits pour le monde pétrolier. « Le pétrole est la source d'énergie numéro un dans le monde. La guerre déclenchée contre l'Ukraine se déroule en Europe mais la Russie étant le troisième producteur mondial de pétrole, le conflit a un impact planétaire », résume Francis Perrin, directeur de recherche à l'Institut de relations internationales et stratégiques (Iris).

Malgré cela, un an et demi après le début de cette guerre et six mois après l'embargo imposé par les Occidentaux, l'Europe s'est quasiment passée du pétrole russe. La Russie, qui fournissait un tiers des approvisionnements de l'Europe, n'est plus que son huitième fournisseur, devancée par les États-Unis, le Moyen-Orient, l'Afrique mais aussi la Norvège et le Kazakhstan. Un bémol toutefois pour le gaz russe dont l'Europe dépendait à 50 % et qu'elle a eu du mal à remplacer. Résultat : les automobilistes européens roulant au diesel ont payé leur carburant plus cher que l'essence en 2022.

Rien à voir toutefois avec les conséquences de l'arrêt des livraisons du gaz russe, qui dans le même temps provoquait une flambée des prix et mettait une partie de l'industrie au supplice. Rien de tout cela avec le pétrole, dont le prix du baril a grimpé à 139 dollars pour finalement se maintenir autour des 100 dollars sur l'année 2022. « Le pétrole est un liquide et son marché l'est également car il y a beaucoup d'intervenants et que c'est un produit qui se transporte facilement », résume Francis Perrin.

Prix plafond

Les Occidentaux ont pourtant mané le gros marteau de l'embargo. Les États-Unis, l'Australie et le Royaume-Uni d'abord. L'Europe, plus dépendante du pétrole russe, y est venue plus tard, avec un embargo sur le brut russe annoncé le 5 décembre 2022. Puis un second, pour les produits raffinés, le 5 février 2023. On a toutefois ménagé la Hongrie, pays enclavé qui a gardé la possibilité d'être approvisionné par pipeline. « Cette décision prise à l'unanimité de 27 pays montre l'ampleur du réveil européen alors que certains régimes restaient tout

de même proches de Moscou », analyse Francis Perrin. Un prix plafond de 60 dollars au-dessus duquel la Russie ne pouvait pas vendre son pétrole aux pays tiers a également été fixé. « Insuffisant » protestent les Ukrainiens, qui auraient voulu un plafond abaissé à 30 dollars « pour détruire plus rapidement l'ennemi », tonna Andriy Yermak, le chef de cabinet du président Zelensky.

Cette mesure, sans précédent dans l'histoire du commerce mondial, imaginée par les Américains au printemps 2022 a été adoptée par les pays du G7, l'Union européenne et l'Australie. Soit 30 pays au total. Les Occidentaux qui maîtrisent les rouages du commerce maritime interdisent aux assureurs d'assurer les cargaisons russes vendues au-dessus du prix plafond. « Ce n'était pas un détournement de l'embargo comme on l'a entendu, mais la volonté de mettre la Russie dans un "corner" en l'obligeant à vendre moins cher son pétrole et en l'empêchant de ses revenus. On ne pouvait pas mettre complètement hors jeu l'un des trois plus gros producteurs mondiaux, cela aurait provoqué un choc pétrolier », analyse Patrice Geoffron, professeur d'économie à Paris-Dauphine.

Circuits obscurs et hypocrisie

Dès lors, les Russes réorientent massivement leurs exportations de l'Europe vers l'Asie. La Chine et l'Inde absorbent jusqu'à la moitié de ces exportations, et même 80 % de ce qui transite par bateau. La Russie passe ainsi devant l'Arabie saoudite comme premier fournisseur de pétrole brut de la Chine.

Le conflit fut une aubaine pour l'Inde, qui se fournissait d'abord au Moyen-Orient et s'est mise à acheter massivement du pétrole sibérien.

Une partie substantielle de ce pétrole russe parti en Asie est toutefois revenue en Europe sous forme de produits raffinés.

Poutine a aussi trouvé d'autres clients avec la Turquie, le Moyen-Orient, l'Amérique latine et l'Afrique. « On a assisté à une réorganisation des flux à l'image d'un gigantesque système de vases communicants. Permettant, à l'arrière, une baisse du prix du pétrole », analyse Guy Maisonnier, ingénieur économiste à l'Institut de recherche IFP Energies nouvelles.

Cette redistribution a aussi donné lieu à un jeu de bonneteau, circuits obscurs et hypocrites à la clé. Le conflit fut une aubaine pour l'Inde, qui se fournissait d'abord au Moyen-Orient et s'est mise à acheter massivement du pétrole sibérien. Jusqu'à 2,2 millions de barils par jour en juin, soit plus de la moitié de ses importations. « Le pétrole russe est vendu avec un rabais d'au moins un quart, voire un tiers, par rapport au prix du marché. Cela a bénéficié à l'Inde, qui en a eu besoin pour juguler son inflation et limiter le prix du carburant à la pompe », note Patrice Geoffron.

Pays « blanchisseurs »

Une partie substantielle de ce pétrole russe parti en Asie est toutefois revenue en Europe sous forme de produits raffinés. L'Inde, la Chine, Singapour, la Turquie et les Émirats arabes unis sont présentés comme les principaux pays « blanchisseurs » du pétrole russe par le Centre for Research on Energy and Clean Air. Ces cinq pays ont augmenté leurs achats de brut russe de 140 % pendant la première année de guerre. Dans le même temps, leurs exportations de produits raffinés vers les pays occidentaux coalisés contre la Russie ont progressé de 26 %, contre à peine plus de 2 % pour d'autres destinations.

En Inde, le brut arrive dans les ports du Gujarat, au nord-ouest du pays. Plus de la moitié passe par Jamnagar Refinery, la plus grande raffinerie du monde, contrôlée par Reliance Industries, le groupe de Mukesh Ambani, le plus riche homme d'affaires indien, très proche du pouvoir. Et une part importante est raffinée par Nayara Energy, en partie détenu par des capitaux russes.

Les sanctions ont aussi un impact sur les devises utilisées pour le commerce du pétrole. La Russie, mise au ban du circuit monétaire international, s'est repliée sur le yuan pour commercer avec la Chine. India Oil Corp, le plus gros acheteur de brut russe, aurait aussi recours à la monnaie chinoise pour payer ses achats pétroliers, selon Reuters. Une première pour l'Inde, qui payait jusqu'à présent en dollars et en roupies, une monnaie dont l'État russe ne sait plus que faire.

Tous ces arrangements sont rendus possibles parce que le pétrole voyage d'abord par bateau et qu'il pèse un tiers du transport maritime. Selon l'Atlas des océans de l'ONU, la flotte mondiale, qui compte 3.500 pétroliers, est largement dominée par les armateurs grecs. Selon le cabinet Vortexa, ce sont aussi les premiers à transporter le pétrole russe. La Russie est également soupçonnée d'avoir financé une partie de cette flotte en sous-main. A l'image de Gatik, une mystérieuse société indienne qui a acheté 56 tankers en un an.

En parallèle a resurgi une flotte fantôme constituée de navires hors d'âge détenus à travers des sociétés écrans. Cette « shadow fleet », qui s'est constituée avec l'embargo contre le pétrole iranien en 2018 puis vénézuélien, aurait grossi et compterait désormais entre 400 et 600 navires, selon Reuters. Avec des bateaux qui jouent parfois réellement les bateaux fantômes en coupant leur système de

navigation afin de cacher qu'ils proviennent d'un port russe. Une autre pratique, le « ship to ship », consiste à transférer du pétrole en pleine mer d'un petit navire vers un plus gros. Un manège qui s'est produit au large de la Grèce, avec des bateaux venant de la mer Noire, ou à l'entrée de la Méditerranée avec de petits pétroliers en provenance de la Baltique pour passer leur cargaison à de plus gros tankers prenant la direction de l'Inde par le canal de Suez ou de la Chine en contournant l'Afrique.

Une flotte fantôme de navires hors d'âge détenus à travers des sociétés écrans a resurgi.

Cette « shadow fleet », qui s'est constituée avec l'embargo contre le pétrole iranien en 2018 puis vénézuélien, compterait désormais entre 400 et 600 navires, selon Reuters.

Ces pratiques inquiètent. Ainsi, en épluchant les données de Lloyd's List Intelligence, Reuters a recensé pour 2022 huit échouages, collisions ou quasi-accidents impliquant des pétroliers transportant des produits sanctionnés. L'Union européenne a d'ailleurs décidé de durcir les sanctions à l'égard de ces navires suspects de pratiques aux limites du droit international. A tel point que, si l'on a évité la récession, beaucoup de questions se posent sur l'efficacité de l'embargo occidental. « Il est certain que la Russie a utilisé tous les trucs pour contourner l'embargo, mais cela ne lui a pas permis d'inverser la tendance globale. La Russie a ainsi vu ses recettes baisser de 36 % en mai 2023 par rapport à l'année précédente », assure Francis Perrin.

Pourtant l'économie russe a fait plus que résister, et la contraction de son économie, anticipée en début d'année, ne s'est pas produite grâce au « flot continu d'exportation » en gaz et en pétrole, notait la Banque Mondiale, en juin dernier. « La Russie fait aussi une bonne affaire d'un point de vue géopolitique en s'étant liée à des pays non alignés dans ce conflit. Grâce à ce pétrole "discounté" certains ont évité la récession et pourraient s'en souvenir », analyse Thierry Bros, analyste gazier professeur à Sciences Po Paris. Patrice Geoffron tempère cette analyse : « En perdant son principal client et en orientant ses flux vers la Chine, qui est un client féroce, la Russie devrait connaître une baisse de ses exportations d'ici à la fin de la décennie, selon l'Agence internationale de l'énergie. » Les circuits du pétrole ne sont pas près de se stabiliser.

Demain Les céréales, nouvel enjeu de pouvoir planétaire

par Frank Niedercorn