

DIRECTIONS APPROVISIONNEMENT, RAFFINAGE ET RISQUES

Le pétrole brut kazakh de l'Europe contraint par un terminal russe

Le Kazakhstan fournit 13 % du brut importé par l'UE et plus de 80 % de ses exportations sortent par un seul terminal russe. Les itinéraires de contournement en absorbent au mieux 15 %, dont les deux tiers repassent par la Russie.

Résumé

Le Kazakhstan fournit 12,8 % du brut importé par l'Union européenne, soit 55,8 millions de tonnes en 2025, pratiquement autant que la Norvège. Ces volumes ont remplacé une partie du pétrole russe depuis 2021, mais ils sortent presque tous par la même voie. Enclavé entre la Russie, la Chine et la mer Caspienne, le pays exporte plus de 80 % de son brut par le Caspian Pipeline Consortium (CPC), un oléoduc qui relie les champs de l'ouest du pays au terminal de Yuzhnaya Ozereyevka, près de Novorossiïsk, sur la côte russe de la mer Noire.

Les 19 et 20 juillet 2026, trois pétroliers ont été attaqués pendant leur chargement à ce terminal. Les installations sont restées intactes, mais les chargements se sont arrêtés et la coupure est remontée jusqu'aux champs d'extraction en deux jours, la production nationale reculant de 21 % et celle de Tengiz, le premier gisement du pays, de 56 %. Six jours après l'arrêt, le Kazakhstan avait perdu plus de la moitié de sa production, sans qu'aucune installation n'ait été détruite. Les raffineries européennes n'ont pas manqué de brut pour autant, puisque les chargements ont repris le 27 juillet et que les stocks commerciaux ont couvert le décalage. Depuis, le terminal fonctionne par intermittence. Kiev s'est engagée le 31 juillet, à la demande de Washington, à épargner les installations du CPC et les navires étrangers qui n'y chargent pas de cargaison russe, mais l'affrètement d'un pétrolier depuis Novorossiïsk s'est payé 441 000 dollars par jour le 12 août, un record, et les expéditions du terminal sont attendues en août un tiers sous le programme initial.

Un arrêt de plusieurs semaines ferait porter la charge sur les stocks disponibles. Les itinéraires de secours absorbent 5 à 10 % du flux interrompu pendant les premières semaines, voire 15 % dans le meilleur des cas, et les deux tiers de cette marge repassent par le réseau russe de Transneft. La France, qui a acheté 12,1 % de son brut au Kazakhstan en 2024, le reçoit presque entièrement à Fos-Lavéra, sur la côte méditerranéenne, pour trois raffineries calées sur les propriétés de ce brut. Entre la baisse de la production kazakhe, qui s'enclenche en deux à six jours, et l'arrivée d'une cargaison de remplacement, qui demande 10 à 50 jours selon son origine, s'ouvre une fenêtre de quelques semaines que seuls les stocks peuvent couvrir. La continuité des livraisons tient d'abord à la volonté des armateurs de venir charger en mer Noire et aux permis de transit que la Turquie délivre à la sortie.

Le Kazakhstan fournit désormais près de 13 % du brut importé par l'UE

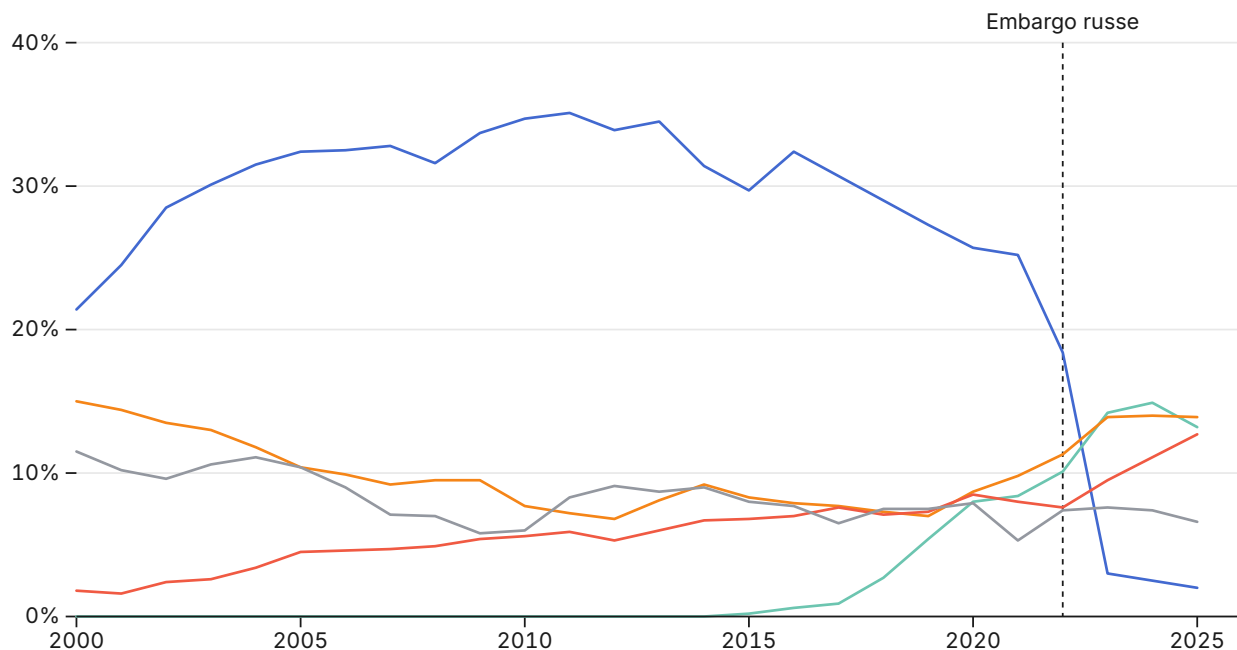
Les livraisons kazakhes à l'UE sont passées de 35,2 à 55,8 millions de tonnes entre 2021 et 2025, soit une hausse de 58 % en 5 ans. Sur la même période, les volumes russes ont chuté de 114,4 à 9,7 millions de tonnes, dans un marché resté proche de 440 millions de tonnes importées par an : les barils russes ont été remplacés, pour l'essentiel, par des barils américains, norvégiens et kazakhs.¹

1. Conseil de l'UE, volumes et origines du brut importé entre 2021 et 2025 : consilium.europa.eu

Le Kazakhstan est passé de 2 % à 13 % du brut importé par l'UE en 25 ans

Part de chaque fournisseur dans les importations de brut de l'UE¹, 2000-2025

Russie États-Unis Norvège Kazakhstan Arabie saoudite



¹Pétrole brut seul, hors produits raffinés. L'année 2025 est la somme des douze mois de la série mensuelle, la série annuelle ne la couvrant pas encore.

Source : Eurostat (juin 2026)

Sa part dans les importations européennes de brut est passée d'environ 7 % en 2018 à 11,1 % en 2024, puis à 12,8 % en 2025, au niveau des États-Unis (14,6 %) et de la Norvège (12,8 %). Cette progression pèse d'autant plus que l'Europe importe la quasi-totalité de son brut, sa production intérieure de 15,5 millions de tonnes en 2024 couvrant moins de 30 % des seuls volumes kazakhs.²

Environ 80 % des exportations pétrolières kazakhes ont emprunté le CPC en 2024, si bien que la montée du Kazakhstan parmi les fournisseurs de l'UE s'est faite sur un corridor unique, à sortie maritime russe. Le CPC Blend, le mélange de brut chargé au terminal, réunit principalement les apports des grands gisements kazakhs de Tengiz, Kashagan et Karachaganak, ainsi qu'une fraction de brut russe. En 2025, le pétrole kazakh représentait 90,5 % du débit du consortium.

Entre 2021 et 2025, l'UE a remplacé près de 105 millions de tonnes de brut russe, mais 12,8 % de ses importations reposent désormais sur un fournisseur enclavé dont la principale voie d'exportation traverse la Russie.

2. Eurostat, classement et périmètre douanier des fournisseurs de brut en 2025 : ec.europa.eu

Le CPC concentre le choc sur un pipeline et un terminal russes

75 % du tracé, et la seule sortie maritime, sont en territoire russe

Tracé du Caspian Pipeline Consortium, des champs de l'ouest kazakh au terminal de la mer Noire



Note : Le corridor mesure 1 511 km, dont environ 370 en territoire kazakh. Les antennes de collecte des trois champs sont schématisées ; le tronc suit le tracé cartographié.
Sources : OpenStreetMap (août 2026), CPC (2026)

Le Caspian Pipeline Consortium, ou CPC, est un oléoduc de 1 511 kilomètres qui relie les principaux champs pétroliers de l'ouest du Kazakhstan à la côte russe de la mer Noire. Il part de Tengiz, reçoit notamment le brut de Kashagan et de Karachaganak près d'Atyraou, au Kazakhstan, puis traverse la Russie jusqu'au terminal de Yuzhnaya Ozereyevka, près de Novorossiïsk. Plus de 80 % des exportations pétrolières kazakhes empruntent ainsi un corridor dont les derniers kilomètres et l'unique débouché maritime se trouvent en Russie. Sa capacité mécanique dépasse 83 millions de tonnes par an. Les 70,5 millions de tonnes transportées en 2025 en représentaient environ 85 %.³ Le consortium qui l'exploite associe ses deux États de transit et les compagnies engagées dans les champs kazakhs. La Russie en détient 31 %, dont 24 % portés par Transneft, le Kazakhstan 20,75 % par KazMunayGas, Chevron 15 % et Lukoil 12,5 %, le reste revenant à ExxonMobil, Rosneft-Shell, Eni et BG. Couper le CPC coûterait donc à Moscou les revenus de ses propres participations et l'évacuation du brut russe qui sort par le même terminal.⁴

Les trois postes de chargement offshore du terminal concentrent la sortie maritime d'un flux kazakh proche de 1,33 million de barils par jour, et deux d'entre eux seulement ont fonctionné de la fin novembre 2025 à la mi-août 2026. Ces postes d'amarrage monobouée, ou SPM pour *single point mooring*, permettent de charger les pétroliers au large, à raison de 800 000 barils par jour chacun. Un drone naval a mis le SPM 2 hors service le 29 novembre 2025, et la bouée de remplacement,

3. CPC, tracé, terminal et capacité mécanique du corridor : cpc.ru

4. CPC, répartition du capital entre la Russie, le Kazakhstan et les compagnies pétrolières : cpc.ru

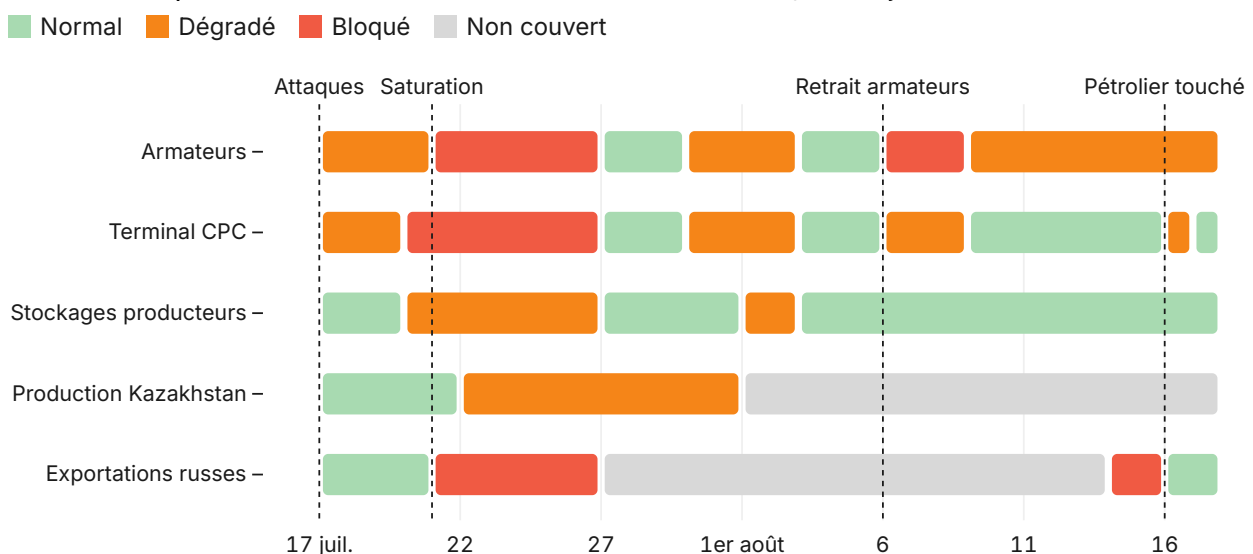
commandée en mai, a reçu son premier pétrolier autour du 14 août 2026, le SPM 1 devant être remplacé à son tour d'ici la fin de l'année.⁵ Le terminal compte également dix réservoirs de 100 000 mètres cubes, soit environ 6,3 millions de barils. Le terminal expédie normalement entre 1,5 et 1,7 million de barils par jour, brut russe compris, et cette réserve couvre donc quatre jours de chargement.⁶ L'autonomie réelle est plus courte, puisqu'une partie des réservoirs reste occupée par les stocks opérationnels, les volumes incompressibles et les marges de sécurité.⁷

Lorsqu'un chargement en terminal maritime s'arrête, le brut continue d'abord d'alimenter le pipeline et les réservoirs du terminal. À mesure que ces capacités se remplissent, le CPC limite ses réceptions, puis les stockages des producteurs absorbent temporairement le surplus. Une fois ces marges épuisées, les exploitants réduisent le débit des puits ainsi que celui des installations de séparation et de traitement. La perturbation maritime remonte donc jusqu'aux champs en quelques jours.

Les 19 et 20 juillet 2026, les pétroliers ASIA, NISSOS IOS et NELSA ont été attaqués pendant leur chargement au terminal. Les trois SPM sont restés physiquement intacts, mais les incendies et les dommages subis par les navires ont entraîné l'arrêt des opérations afin de protéger les équipages. Le 23 juillet, le ministère kazakh de l'Énergie a confirmé que le CPC limitait la réception du brut et que les producteurs réduisaient leur débit pour éviter la saturation de leurs stockages.⁸

Le retrait des armateurs, et non le pipeline, commande l'évacuation du brut kazakh

État de chaque maillon de la chaîne d'évacuation du brut, du 17 juillet au 18 août 2026



Note : Les exportations russes sont celles du terminal de Cheskharis, voisin du CPC dans le port de Novorossiïsk.
Sources : CPC (août 2026), Reuters (août 2026), Bloomberg (août 2026)

Dès le 22 juillet, la production kazakhe était tombée à 1,63 million de barils par jour, soit 21 % sous sa moyenne de juillet, et Tengiz avait perdu 56 % de son débit. Le principal champ du pays produisait alors environ 406 000 barils par jour, contre 925 000 auparavant. Le 26 juillet, la production nationale atteignait environ 1 million de barils par jour, contre une moyenne de 2,16 millions en juin. En 6 jours, l'arrêt du débouché maritime avait donc retranché plus de la moitié de la production du pays.⁹

La reprise du 27 juillet, avec deux pétroliers chargés simultanément, a montré que les débits pouvaient remonter rapidement dès le retour des navires. Les injections ont de nouveau été suspendues après une

5. Bloomberg, retour en service du SPM 2 après neuf mois d'arrêt : [bloomberg.com](https://www.bloomberg.com)

6. Times of Central Asia, débit normal du terminal CPC et chute des chargements en juillet 2026 : timesca.com

7. CPC, parc de stockage et trois postes de chargement du terminal : cpc.ru

8. CPC, attaques et interruptions des chargements des 19 et 20 juillet 2026 : cpc.ru

9. Reuters, baisse de la production kazakhe et de Tengiz le 22 juillet 2026 : boursorama.com

attaque contre un pétrolier en chargement le 30 juillet, puis rétablies le 3 août. Le retrait de certains armateurs le 6 août, pour des raisons de sécurité, a encore réduit l'accès au terminal. Les chargements se sont ensuite déroulés sans incident jusqu'au 16 août, quand un drone a touché le Skiros, un pétrolier grec de 159 000 tonnes de port en lourd, pendant qu'il chargeait au terminal. L'équipage a maîtrisé l'incendie et les chargements, suspendus quelques heures, ont repris le lendemain.¹⁰

Les itinéraires de secours absorbent une fraction des volumes du CPC

Les voies de remplacement se répartissent entre trois axes. Au nord, l'oléoduc Atyraou-Samara rejoint le réseau russe de Transneft. À l'ouest, le port d'Aktaou, sur la rive kazakhe de la mer Caspienne, expédie du brut par petits pétroliers vers Bakou, en Azerbaïdjan, ou Makhatchkala, en Russie. Depuis Bakou, le brut peut rejoindre l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan, ou BTC, qui débouche sur la côte méditerranéenne turque. À l'est, le tronçon Atasu-Alashankou relie le Kazakhstan à la Chine.

Sur les quatre voies de secours, deux seulement évitent le territoire russe

Sorties physiques du brut kazakh vers les marchés, 2026

■ CPC (route actuelle) ■ Passe par la Russie ■ Évite la Russie



Note : Trait plein : oléoduc, au tracé cartographié. Pointillés : traversée de la Caspienne en petits pétroliers, schématique. Losanges : nœuds de transit ; points bleus : sortie de chaque voie, Alashankou étant le poste frontière avec la Chine.

Sources : OpenStreetMap (août 2026), CPC (2026), KazTransOil (2026)

Le corridor Aktaou-Bakou-BTC a transporté 1,26 million de tonnes en 2025, soit environ 2 % du volume kazakh passé par le CPC. Son objectif de 2,2 millions de tonnes par an ne couvrirait que 3,5 % du flux kazakh normal du CPC. L'oléoduc BTC dispose d'une capacité largement supérieure, mais le

10. The Maritime Executive, attaque du Skiros et suspension brève des chargements du 16 août 2026 : [maritime-executive.com](https://www.maritime-executive.com)

corridor est limité en amont, par la flotte de petits pétroliers de la mer Caspienne qui doit faire la navette entre Aktaou et Bakou.¹¹

Aktaou n'expédie d'ailleurs pas tout vers Bakou. Le port kazakh a chargé 1,71 million de tonnes au premier semestre 2026, dont 704 000 vers l'Azerbaïdjan. Le reste est parti vers Makhatchkala, le port russe de la Caspienne, d'où un oléoduc de Transneft ramène le brut à Novorossiïsk, à quelques kilomètres du terminal du CPC. La plus grande partie du brut sorti par Aktaou repasse donc par la mer Noire, avec les mêmes armateurs et les mêmes détroits à franchir, et ne constitue pas une voie alternative.

Atyraou-Samara a transporté 5,1 millions de tonnes au premier semestre 2026, soit un rythme annualisé de 10,2 millions de tonnes. Sa capacité physique atteint 17,5 millions de tonnes, ce qui laisse une marge théorique de 7,3 millions de tonnes par an, équivalente à 11 % du flux kazakh du CPC. Cette marge, la plus importante parmi les voies de remplacement, suppose que Transneft accepte les volumes et qu'une raffinerie ou un port raccordé au réseau russe puisse les recevoir. Le brut kazakh évacué par ces itinéraires se vend depuis juin 2022 sous l'appellation KEBCO, pour Kazakhstan Export Blend Crude Oil, créée pour le distinguer de l'Urals russe dont il partage les caractéristiques et les ports d'embarquement.¹² Un acheteur européen peut donc le recevoir sans obstacle réglementaire. Il reste cependant tributaire des infrastructures et des décisions russes, l'accord de Transneft d'abord.

Le tronçon Atasu-Alashankou a reçu 5,7 millions de tonnes au premier semestre 2026, soit un rythme annualisé de 11,4 millions de tonnes pour une capacité de 20 millions. Cette capacité restante est déjà largement affectée. Un contrat affecte 10 millions de tonnes par an au transit de brut russe vers la Chine jusqu'en 2033, et le réseau alimente aussi les raffineries kazakhes et agrège plusieurs flux. En 2025, les exportations de brut kazakh vers la Chine ont atteint 1,1 million de tonnes, soit moins de 2 % du volume kazakh passé par le CPC.¹³

Lors de l'interruption partielle du CPC de décembre 2025, KazTransOil a redéployé environ 92 000 barils par jour vers ces trois axes, soit 7 % d'un flux CPC normal. Par rapport au programme d'expédition initial, les volumes supplémentaires atteignaient 232 000 tonnes vers Atyraou-Samara, 72 000 tonnes vers la Chine et 58 000 tonnes vers BTC. Ce précédent situe entre 5 et 10 % du flux interrompu la capacité mobilisable pendant les premières semaines. Aller au-delà supposerait d'abord d'ajouter des pétroliers en mer Caspienne, qui se commandent des mois à l'avance. Tengizchevroil y a ajouté en août 2026 un contournement par le rail, d'environ 100 000 tonnes par mois vers le port géorgien de Batoumi, sur la mer Noire, soit 24 000 barils par jour ou 2 % du flux kazakh du CPC.¹⁴

Les marges théoriques cumulées de ces trois axes atteignent environ 10 millions de tonnes par an, soit 15 % du flux normalement transporté par le CPC, à condition que toutes les capacités soient disponibles simultanément. La plus grande part provient toutefois d'Atyraou-Samara et reste intégrée au réseau russe de Transneft. Les deux voies qui évitent ce réseau, le corridor caspien vers Bakou et la route chinoise, ont transporté ensemble 2,4 millions de tonnes de brut kazakh en 2025, soit 4 % du volume du CPC. Leur capacité observée constitue donc un amortisseur limité face à une interruption prolongée.¹⁵

11. KazTransOil, volumes chargés à Aktaou et dirigés vers BTC en 2025 : kaztransoil.kz

12. S&P Global, création de l'appellation KEBCO pour le brut kazakh exporté via la Russie : spglobal.com

13. KazTransOil, débits d'Atyraou-Samara, d'Aktaou et d'Atasu-Alashankou au premier semestre 2026 : kase.kz

14. Times of Central Asia, détournement ferroviaire de Tengizchevroil vers Batoumi en août 2026 : timesca.com

15. KazTransOil, précédent de déroutement supplémentaire de décembre 2025 : kaztransoil.kz

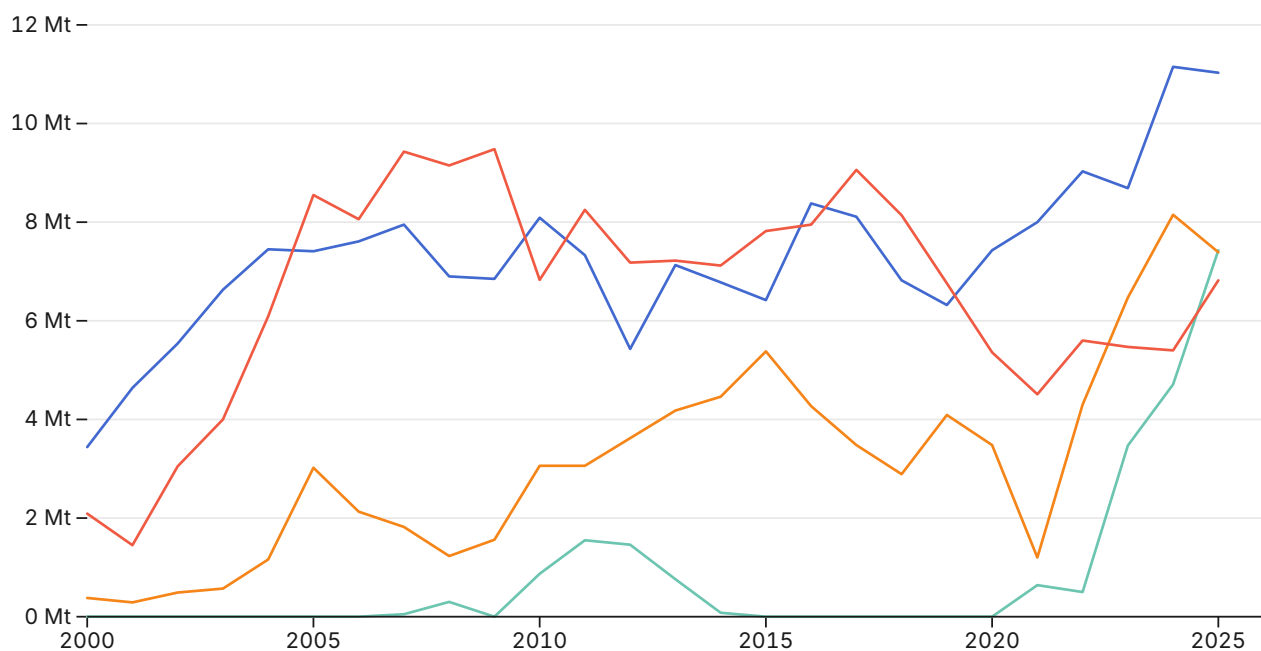
L'exposition française tient à un port unique et à trois raffineries calées sur le CPC Blend

La France est le quatrième débouché européen du brut kazakh, avec 6,82 millions de tonnes reçues en 2025, derrière l'Allemagne, qui en reçoit près du double, les Pays-Bas et l'Italie. La progression néerlandaise est récente, puisque Rotterdam, principal port pétrolier européen, recevait très peu de brut kazakh avant 2023 et en réexpédie désormais une partie vers la Belgique et l'Allemagne.^{16 17}

Les Pays-Bas sont passés de zéro à 7,4 Mt de brut kazakh en quatre ans, dépassant la France

Importations de brut kazakh par pays destinataire¹, quatre premiers marchés de l'UE, 2000-2025

■ Allemagne ■ Pays-Bas ■ Italie ■ France



¹Pétrole brut seul, hors produits raffinés. Les statistiques énergétiques mesurent les réceptions déclarées par chaque pays, périmètre distinct des déclarations douanières qui comptent aussi les transferts intra-européens. L'année 2025 est la somme des douze mois de la série mensuelle.

Source : Eurostat (juin 2026)

La dépendance varie fortement selon les pays. **Le Kazakhstan couvre plus de 50 % des importations autrichiennes de brut et plus de 60 % des achats roumains récents, contre 12 % des importations françaises en 2024.** Le brut destiné à l'Autriche débarque à Trieste, dans le nord-est de l'Italie, puis rejoint la raffinerie OMV de Schwechat, près de Vienne, par les oléoducs TAL et Adria-Wien. En Roumanie, il alimente principalement Petromidia, une raffinerie de 6 millions de tonnes par an détenue majoritairement par KazMunayGas International. Une interruption du corridor CPC contraindrait donc ces deux raffineries à remplacer plus de 50 % de leur approvisionnement, là où un hub diversifié comme Rotterdam n'a qu'une fraction du sien à remplacer.

16. Les statistiques énergétiques comptent chaque cargaison dans son premier pays de réception, tandis que les données douanières peuvent aussi enregistrer ses transferts ultérieurs au sein de l'UE.

17. Eurostat, importations de pétrole brut par pays partenaire et destinataire : ec.europa.eu

Ces achats font du Kazakhstan le deuxième fournisseur de brut de la France en 2024, derrière les États-Unis, avec 12,1 % des achats nationaux et environ 10 % du brut kazakh reçu par l'UE.¹⁸

Ces flux sont concentrés sur Fos-Lavéra, le complexe portuaire pétrolier de la côte méditerranéenne française. Il dessert les raffineries de Fos-sur-Mer et de Lavéra, puis, par l'oléoduc sud-européen de la SPSE, celles de Feyzin, près de Lyon, et de Cressier, en Suisse. Il part des stockages de Fos et achemine environ 8 millions de tonnes de brut par an, et Feyzin comme Cressier, sans accès à la mer, ne reçoivent de brut que par lui.¹⁹ En mai 2025, le port a reçu en moyenne 60 000 barils par jour de CPC Blend, soit 13 % de la capacité cumulée des trois raffineries françaises desservies. Sur l'ensemble du mois, ce volume équivalait à environ quatre jours de fonctionnement de ces raffineries à pleine capacité.²⁰

21

Acheter le même volume ailleurs ne remplace pas ce brut facilement en raffinerie. Le CPC Blend est léger et peu soufré, avec une densité de 45,5 degrés API et une teneur en soufre de 0,58 %, un profil qui convient à la production de naphta, d'essence, de carburacteur et de gazole. Le remplacer par une autre qualité modifie les rendements obtenus, la consommation d'hydrogène et la charge des unités de conversion de chaque raffinerie.²²

L'exposition française comprend aussi un actif de production. TotalEnergies détient 16,81 % du North Caspian Project, le consortium qui développe Kashagan, l'un des trois grands champs alimentant le CPC. Une interruption prolongée du corridor réduit les volumes exportables issus de cet actif tout en resserrant l'offre disponible pour les raffineries européennes.²³

Modérée en part, l'exposition française est donc surtout concentrée sur un seul port d'entrée prolongé par un seul oléoduc, trois raffineries calées sur les propriétés d'un même brut, et une participation industrielle dans la production en amont.

Les armateurs et les permis turcs commandent la continuité du flux kazakh

La séquence de juillet et août 2026 a montré qu'une chaîne physiquement intacte pouvait s'arrêter dès que les navires, les équipages ou les assureurs jugeaient l'escale trop risquée. En un mois, l'évacuation du brut s'est interrompue quatre fois sans destruction du pipeline ni des installations de chargement.²⁴ Le 14 août, une simple alerte au drone a suffi à arrêter Cheskharis, le terminal voisin par lequel la Russie exporte 700 000 barils par jour depuis le même port, un pétrolier faisant demi-tour avant d'accoster et les chargements ne reprenant que le 16.²⁵

Un arrêt total du flux kazakh retire environ 1,23 million de tonnes par semaine, sur la base des 63,8 millions de tonnes transportées en 2025, soit près de 14 cargaisons CPC de 90 000 tonnes. Une perte de 25 % représente déjà plus de 3 cargaisons par semaine. Sur 30 jours, l'interruption atteint 5,3 millions de tonnes, soit 59 cargaisons de ce gabarit. Le brut de remplacement voyage sur de plus longues distances et dans de plus gros navires, des Suezmax chargés à 1 million de barils. Il en faudrait 40 sur la même période, à trouver, affréter et décharger au rythme de 1,3 par jour.

18. Direction générale du Trésor, place du Kazakhstan dans les importations françaises de brut : tresor.economie.gouv.fr

19. SPSE, réseau depuis Fos, volumes annuels et raffineries desservies : spse.fr

20. La répartition de ces cargaisons entre les différents sites n'est pas publique.

21. Argus, arrivées de CPC Blend et raffineries desservies par Fos-Lavéra : argusmedia.com

22. ExxonMobil, caractéristiques et courbe de distillation du CPC Blend en 2025 : corporate.exxonmobil.com

23. TotalEnergies, participation de 16,81 % dans le projet Kashagan : totalenergies.com

24. CPC, reprise du 27 juillet et attaque du NISSOS SIFNOS le 30 juillet : cpc.ru

25. Reuters, arrêt de Cheskharis le 14 août 2026 sur menace de drone : meduza.io

Le premier facteur limitant est la disponibilité des navires et de leur couverture assurantielle. Leur retrait rend immédiatement inutiles les capacités disponibles du pipeline et des bouées de chargement. La continuité du flux dépend ainsi de décisions prises par des acteurs privés exposés aux conditions de sécurité en mer Noire, hors du contrôle direct d'Astana, de Moscou ou de Bruxelles.

Affréter un pétrolier de 135 000 tonnes de Novorossiïsk à Augusta, en Sicile, coûtait 441 000 dollars par jour le 12 août, 140 % de plus qu'au début de juillet et le niveau le plus élevé depuis que la Baltic Exchange suit cette route, en 2008. Les assureurs ont porté la prime de guerre d'environ 1 % de la valeur du navire fin juillet à 2 % la semaine suivante.²⁶ La décote du brut a suivi, TotalEnergies ayant acheté 90 000 tonnes de CPC Blend à 4,60 dollars par baril sous le Brent daté, la plus forte depuis janvier 2025, et les expéditions du terminal sont attendues en août un tiers sous le programme initial.²⁷

Ankara dispose du même pouvoir d'arrêt à l'autre bout de la mer Noire. Tout le brut du CPC franchit le Bosphore puis les Dardanelles pour rejoindre la Méditerranée, et la direction turque de la sécurité côtière a cessé de délivrer les permis de transit à des navires annoncés pour Novorossiïsk au début du mois d'août, après plusieurs attaques contre des navires turcs sortant du port. Le pétrolier Aegean Dream, à destination du terminal du CPC, a attendu du jeudi 6 au dimanche 9 août avant de franchir le détroit. Les chargements du CPC, retombés à 1,2 ou 1,3 million de barils par jour en juillet, dépendent ainsi d'une autorisation accordée navire par navire, dont la Turquie n'a pas publié les critères d'octroi.²⁸

Le 31 juillet 2026, le vice-président américain JD Vance a demandé à Volodymyr Zelensky d'épargner les installations du CPC et les pétroliers qui y font escale, et Kiev s'y est engagée pour les navires immatriculés hors de Russie, à condition qu'ils ne soient pas visés par des sanctions ukrainiennes et ne transportent pas de cargaison russe.²⁹ Washington défend là ses propres actifs, puisque Chevron détient environ 50 % de Tengiz et ExxonMobil 25 %. Cette exception laisse une partie des escales exposée car le terminal charge à la fois du brut kazakh et du brut russe. Le Skiros, touché le 16 août, venait d'y embarquer une cargaison russe. L'engagement n'a été rendu public que le 12 août, par la presse, et aucun document n'en fixe la durée.

26. Times of Central Asia, taux d'affrètement et prime de guerre des pétroliers du CPC début août 2026 : timesca.com

27. gCaptain, record des taux d'affrètement en mer Noire et décote du CPC Blend le 12 août 2026 : gcaptain.com

28. gCaptain, refus puis reprise des permis de transit turcs pour les navires vers Novorossiïsk : gcaptain.com

29. Times of Central Asia, engagement ukrainien du 31 juillet 2026 sur les installations et les navires du CPC : timesca.com



Vue satellitaire du terminal de Yuzhnaya Ozereyevka et du port de Novorossiïsk

Les délais d'approvisionnement réduisent encore la capacité d'absorption européenne. Les fenêtres d'évaluation Platts s'étendent de 10 à 30 jours pour l'Azeri Light chargé à Ceyhan, en Turquie, et le Saharan Blend chargé à Arzew ou Skikda, en Algérie. Elles atteignent 30 à 50 jours pour le WTI Midland américain livré à Rotterdam, aux Pays-Bas, ou à Augusta, en Sicile. Ces bruts peuvent remplacer une partie du CPC Blend, mais leurs caractéristiques modifient les rendements des raffineries : le Saharan Blend est plus léger et moins soufré, alors que l'Azeri Light est plus lourd tout en restant peu soufré.³⁰

Le décalage entre ces délais et la réaction de la production kazakhe est important. Une cargaison de 90 000 tonnes correspond à environ 12 heures de flux normal du CPC. Quatre annulations représentent donc 2 jours de débit et 7 annulations environ 3,5 jours. Or, en juillet, la réduction de la production a commencé entre 2 et 6 jours après l'arrêt des chargements.

Les stocks commerciaux absorbent une partie de ce décalage, quand les stocks d'urgence offrent un amortisseur soumis à une décision publique. Leur libération dépend de l'ampleur de la rupture, une fois les stocks commerciaux jugés insuffisants. Le 24 juillet, le groupe de coordination pétrolière de l'UE estimait encore que les stocks commerciaux et les approvisionnements alternatifs permettaient de couvrir la demande européenne.³¹

Pour un raffineur européen, l'exposition à ce corridor se lit sur cinq points.

- **L'écart entre les délais compte davantage que la durée de l'arrêt.** L'amont kazakh réagit en 2 à 6 jours, quand une cargaison de substitution demande 10 à 50 jours selon son origine. Entre les deux s'ouvre une fenêtre de quelques semaines qu'aucun achat n'atteint.
- **Les stocks commerciaux forment le seul amortisseur immédiatement disponible.** Ils absorbent le décalage sans décision extérieure. Les stocks d'urgence, eux, supposent une décision publique subordonnée à l'ampleur de la rupture et au niveau de ces mêmes stocks commerciaux.
- **La souplesse des programmes de raffinage est le second amortisseur, et il est propre à chaque site.** Le CPC Blend est léger et peu soufré ; les substituts accessibles en Méditerranée décalent les

30. S&P Global Platts, tailles de cargaison, qualités et fenêtres des bruts de substitution : spglobal.com

31. AIE, conditions d'utilisation des stocks pétroliers d'urgence : iea.org

rendements dans les deux sens. La contrainte se déplace alors vers l'équilibre des coupes, la consommation d'hydrogène et la charge des unités de conversion, et une raffinerie calée sur une seule qualité dispose de moins de marge qu'un site capable d'alterner.

- **Le déroutement plafonne à 15 % du flux dans le meilleur des cas, dont environ deux tiers empruntent encore le réseau russe.** Il vient donc en second rang derrière les stocks.
- **Le comportement des armateurs précède les statistiques de production.** Leur retrait rend inutile toute capacité disponible du tube, et il s'observe des jours avant qu'une baisse nationale n'apparaisse dans les chiffres, à un moment où un affrètement de remplacement aurait encore le temps d'aboutir. Un refus de permis de transit turc produit le même effet, sur un terminal intact et avec des armateurs volontaires, et l'engagement ukrainien du 31 juillet ne couvre que les navires étrangers sans cargaison russe à bord.

Le Kazakhstan reste un fournisseur majeur et régulier. La question que pose ce corridor porte moins sur ses volumes que sur la capacité européenne à tenir quelques semaines sans eux.

Navigable est un cabinet d'analyse indépendant spécialisé dans les matières premières, l'énergie et l'industrie. Nous aidons les acteurs publics et privés à prendre des décisions, avec des études courtes et visuelles basées sur nos propres données mondiales.

Site web : <https://navigable.eu>

Auteur : Jean-Elie Barjonet. Publié le 20 août 2026.

Pour citer ce document : Navigable (2026), « Le pétrole brut kazakh de l'Europe contraint par un terminal russe », <https://navigable.eu/publications/brut-kazakh-terminal-russe>

Ce document est diffusé sous licence Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) : il peut être cité, reproduit et rediffusé, y compris commercialement, à condition d'en créditer la source. La licence ne couvre ni les photographies ni les contenus de tiers reproduits ici, qui restent soumis à leurs propres conditions.

Sauf mention contraire, les figures et les cartes de ce document sont produites à partir des données et de l'analyse Navigable.

Ce document et les cartes qu'il contient sont sans préjudice du statut ou de la souveraineté de tout territoire, du tracé des frontières internationales, et du nom de tout territoire, ville ou zone.

Les analyses s'appuient sur des sources publiques identifiées à la date de publication. Elles constituent une information générale et ne valent ni conseil en investissement, ni recommandation d'achat ou de vente.

Photographie de couverture : Pexels / Oleksiy Yeshtokyn.