

La double crise pétrolière

Cyrus Farhangi - 11 sept 2026

La crise du transport de pétrole brut s'aggrave, à laquelle se rajoute une crise du raffinage (notamment diesel). Les Houthis sont, dans les deux cas, un acteur important. Ce groupe de rebelles "pro-iraniens" était insignifiant il y a 10-15 ans. Il compte aujourd'hui 600 000 combattants et dispose d'un armement sophistiqué (dont missiles balistiques).

Revenons à la double crise pétrolière.

1) De nombreuses raffineries ont été sévèrement endommagées cette année en Russie et autour du Golfe Persique. A la flambée du prix du pétrole brut se rajoute ainsi une flambée du "diesel crack spread".

Les Houthis ont mené des frappes de drones sur la raffinerie de Jaran en Arabie Saoudite en juillet, et de nouveau il y a quelques jours.

On parle là de 400 000 barils par jour de capacité, ce qui n'est pas négligeable.

La raffinerie fonctionnait déjà à régime réduit ou à l'arrêt partiel à la suite des attaques de juillet. Les données de suivi maritime (Kpler) indiquent désormais un arrêt quasi total des chargements de pétrole raffiné au départ du terminal de Jazan.

2) Les Houthis viennent de prendre le contrôle du Déroit de Bab El Mandeb suite à une percée rapide lui donnant le contrôle du port stratégique de Moka, ainsi que deux îles de la Mer Rouge.

Les bateaux arrivant de l'océan indien peuvent contourner ce Déroit en passant par le sud de l'Afrique (Cap de Bon espérance), mais le problème est ailleurs.

Depuis la guerre déclenchée par Israël et les États-Unis en Iran, l'Arabie Saoudite utilise le pipeline Est-Ouest pour contourner le Déroit d'Ormuz et transférer son pétrole jusqu'à la Mer Rouge, au Port de Yanbu.

On parle tout de même de 7 millions de barils par jour arrivant à Yanbu, soit près de 7% du pétrole mondial.

Ces flux pétroliers risquent désormais d'être fortement perturbés. L'impact se joue sur deux fronts.

Bab el-Mandeb devient une impasse pour les exportations saoudiennes vers l'Asie. Les pétroliers chargés à Yanbu ne peuvent plus descendre vers le sud à travers Bab el-Mandeb sans risque majeur d'attaque.

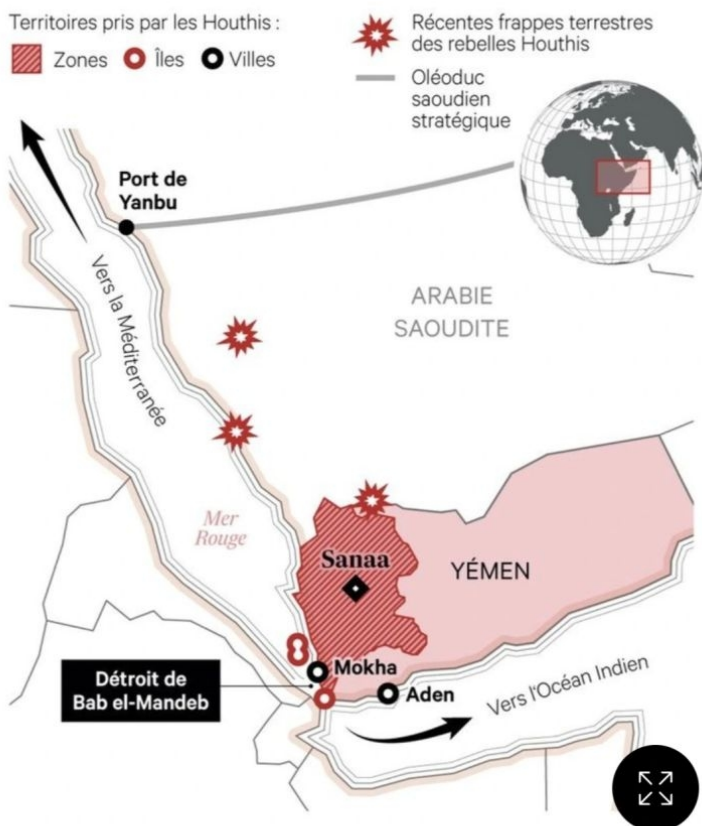
Pour contourner ce blocage et livrer l'Asie depuis Yanbu, les navires doivent monter vers le nord, franchir le canal de Suez, traverser la Méditerranée, puis faire tout le tour de l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance. Cela rallonge les trajets de 4 à 7 semaines.

Or il existe aussi des contraintes physiques des supertankers (VLCC). Les plus grands pétroliers à pleine charge ne peuvent pas franchir le canal de Suez à cause de leur tirant d'eau. Ils doivent décharger une partie de leur cargaison dans l'oléoduc égyptien SUMED ou naviguer partiellement remplis, ce qui augmente les coûts de fret.

A ce blocage de la navigation se rajoute une menace directe des Houthis sur le pipeline Est-Ouest. L'oléoduc traverse plus de 1 200 km de désert. Ses stations de pompage (notamment autour de Médine) sont devenues des cibles stratégiques pour les drones et missiles houthis.

Les Houthis ont pris le contrôle du détroit de Bab el-Mandeb, voie de passage essentielle entre l'Asie et l'Europe

Situation au 11 septembre



« LES ECHOS » / SOURCES : AP, LIVEUAMAP, ISW