

Qu'est-ce que la flotte fantôme iranienne et comment parvient-elle à contourner les sanctions sur le pétrole ?

Akhbare Rouz / Mercredi 29 juillet 2026



Le porte-avions USS Rafael Peralta a encerclé en mer, le 24 avril 2026, un pétrolier transportant du pétrole brut battant pavillon iranien au large des côtes iraniennes. (AFP / Marine des États-Unis)

Comment fonctionnent les flottes fantômes ?

Les États-Unis ont de nouveau mis en place un blocus maritime des ports iraniens. Toutefois, au cours des dernières années, la République islamique a constitué un réseau de pétroliers vieillissants et peu connus, surnommé la « flotte fantôme ». Elle s'en sert pour poursuivre ses exportations de pétrole, en particulier vers la Chine.

La flotte fantôme désigne des navires qui opèrent en marge de l'industrie maritime officielle et qui utilisent des méthodes trompeuses pour transporter le pétrole de pays soumis à des sanctions. Nombre de ces pétroliers désactivent leur système obligatoire d'identification et de suivi (AIS) ou transmettent de fausses positions afin de dissimuler leur itinéraire ainsi que l'origine de leur cargaison.

Ces navires battent généralement le pavillon de pays offrant une faible fiscalité, une réglementation peu contraignante et des systèmes d'immatriculation des navires peu transparents. Les Bermudes, le Liberia, le Panama, Malte et les Îles Marshall figurent parmi les pavillons les plus utilisés. Cette pratique rend l'identification du véritable propriétaire du navire plus difficile.

Certains pétroliers appartiennent à des commerçants iraniens proches du Corps des gardiens de la révolution islamique (CGRI), tandis que d'autres sont la propriété d'hommes d'affaires chinois. Les équipages sont, quant à eux, souvent recrutés en Iran, en Chine et dans les pays d'Asie du Sud.

Avant le début du récent blocus, les estimations faisaient état d'environ 400 pétroliers de ce type, bien que les chiffres varient selon les sources. Après avoir quitté l'Iran, ces pétroliers transfèrent généralement leur cargaison à un autre navire en mer. Le transfert de navire à navire n'est pas illégal en soi, mais il complique la traçabilité de l'origine du pétrole et permet de le réenregistrer sous le nom d'un autre pays.

Pourquoi l'Iran possède-t-il une flotte fantôme ?

L'objectif principal de ce réseau est de contourner les sanctions secondaires imposées par les États-Unis. L'achat de pétrole iranien n'est pas interdit en soi dans tous les pays, et les sanctions généralisées contre son importation sont principalement appliquées par les États-Unis, l'Union européenne et le Canada. Toutefois, Washington menace de geler les avoirs de toute entreprise, banque ou organisation qui participe à l'achat, au transport ou au financement du pétrole iranien, même si cette entité n'est pas américaine.

Ces sanctions secondaires ont été instaurées pour la première fois sous la présidence de Bill Clinton et ont été considérablement renforcées après le retrait des États-Unis de l'accord sur le nucléaire iranien par Donald Trump en 2018. En raison de la dépendance de l'industrie mondiale du transport maritime au système bancaire américain et aux transactions libellées en dollars, la plupart des grandes entreprises évitent de collaborer avec l'Iran. Téhéran s'appuie donc sur des réseaux informels pour exporter son principal produit d'exportation : le pétrole.

Qui achète le pétrole transporté par les flottes fantômes ?

La Chine est le principal acheteur de pétrole iranien, mais elle n'enregistre généralement pas les importations directes en provenance d'Iran dans ses statistiques officielles. Une partie de ce pétrole est importée avec une origine déclarée comme étant la Malaisie ou l'Indonésie, alors que les statistiques d'exportation de ces pays ne correspondent pas aux volumes d'importation enregistrés par la Chine. Les analystes considèrent cet écart comme un indice que le pétrole iranien change d'identité au cours de son acheminement.

La société d'analyse Kpler estimait qu'en 2025, la Chine avait importé environ 1,4 million de barils de pétrole iranien par jour, soit près de 12 % de l'ensemble de ses importations de pétrole brut. Le pétrole iranien est vendu à prix réduit et les paiements sont généralement effectués en yuans par l'intermédiaire de banques chinoises. Les principaux acheteurs sont de petites raffineries privées de la province du Shandong, surnommées les « théières » (« teapots »), tandis que les grandes raffineries publiques évitent généralement ces transactions afin de ne pas s'exposer aux sanctions américaines.

Les flottes fantômes sont-elles illégales ?

Les activités de cette flotte évoluent dans une zone grise du droit international. Les Nations unies n'ont pas imposé de sanctions générales sur l'achat et la vente du pétrole iranien ; son commerce n'est donc pas illégal en soi. En revanche, la désactivation des systèmes de suivi, l'utilisation de documents falsifiés ainsi que le non-respect des normes de sécurité, de protection de l'environnement et des règles du travail établi par l'Organisation maritime internationale peuvent constituer des pratiques illégales et dangereuses. L'application de ces règles dépend toutefois du pays d'immatriculation du navire et de l'État du port où le pétrolier fait escale.

L'une des principales préoccupations concerne le vieillissement de ces navires. Nombre des pétroliers de la flotte fantôme ont plus de vingt ans, et certains dépassent même les trente ans. Plusieurs d'entre eux sont des superpétroliers capables de transporter plus de deux millions de barils de pétrole. La désactivation des équipements de suivi accroît également le risque de collision avec d'autres navires. En 2018, le pétrolier iranien Sanchi a coulé après une collision près de Shanghai : les 32 membres d'équipage ont péri et environ 960 000 barils de pétrole se sont déversés en mer.

Les États-Unis ont instauré un blocus des ports iraniens dans le but d'empêcher le départ de tous les navires. Toutefois, des sites spécialisés dans le suivi du trafic maritime ont rapporté qu'un certain nombre de pétroliers iraniens étaient malgré tout parvenus à franchir ce blocus.

Même avant le conflit, les États-Unis et le Royaume-Uni interceptaient déjà, en haute mer et en dehors des eaux territoriales, des pétroliers liés aux exportations de pétrole de l'Iran, de la Russie et du Venezuela. L'une des méthodes employées consiste à faire pression sur l'État du pavillon afin qu'il radie le navire de son registre. Cette mesure prive le pétrolier de sa nationalité, ce qui facilite juridiquement sa saisie.

Les pays occidentaux ont également mis en place un « groupe de travail sur la flotte fantôme », tandis que les États-Unis, l'Union européenne et le Royaume-Uni sanctionnent séparément les navires identifiés comme appartenant à ce réseau. Washington a aussi ciblé les raffineries privées chinoises qui achètent du pétrole iranien. Pékin, en revanche, rejette les sanctions unilatérales qui ne sont pas autorisées par le Conseil de sécurité des Nations unies et a demandé aux entreprises chinoises de ne pas se conformer aux restrictions imposées par les États-Unis.

La flotte fantôme iranienne constitue à la fois un outil économique, un réseau complexe de contournement des sanctions et un risque maritime majeur. Ce réseau a permis à Téhéran de préserver une partie de ses revenus pétroliers, mais l'utilisation de navires vieillissants, de structures de propriété dissimulées, de trajets falsifiés et de transferts en mer a également considérablement accru ses coûts environnementaux et ses risques en matière de sécurité.

Source : Middle East Eye

<https://www.middleeasteye.net/explainers/war-iran-china-oil-sanctions-shadow-fleet>