

Quelles peuvent être les conséquences de l'interdiction du gaz et du GNL russes en Europe ?

Didier Holleaux

Le 21 octobre 2025, le Conseil des ministres de l'UE a décidé de mettre fin aux importations de gaz russe (par gazoduc, dans la suite du texte cela fera référence au «gaz», ou par bateau sous forme de gaz naturel liquéfié, et il s'agira alors de «GNL») en Europe.

Le 3 décembre, à l'issue du trilogue entre le Parlement européen, la Commission et le Conseil, la décision finalement retenue est d'interdire les nouveaux contrats de court terme (qui devront s'achever au plus tard le 17 juin 2026) et d'interrompre les contrats de long terme de GNL existants au plus tard le 1^{er} janvier 2027 et le 1^{er} novembre pour les contrats livrés par gazoduc. En outre, les États membres doivent présenter avant le 1^{er} mars 2026 des plans de diversification de leurs approvisionnements.

Les volumes en cause sont d'environ 18 Gm³ de gaz et 22 Gm³ de GNL qui ensemble représentent environ 13 % de la consommation de gaz de l'UE (chiffres provisoires 2025 non encore stabilisés lors de la rédaction de l'article).

Cette décision intervient presque 4 ans après le début de la guerre russe contre l'Ukraine, ce que beaucoup d'observateurs considèrent comme trop tardif. En réalité cette décision n'a rien d'évident et, même aujourd'hui, son succès n'est pas garanti.

Les contrats de court terme, un enjeu géographiquement circonscrit

Les contrats de court terme (essentiellement du gaz transporté par le gazoduc Russie-Turquie dénommé TurkStream) ne posent pas de problème particulier : par définition ils ne couvrent pas de besoins vitaux (sinon il aurait été raisonnable de prévoir un contrat de long terme), il n'y a aucune obligation d'en signer de nouveaux, et ils s'interrompent naturellement en quelques mois. S'agissant de gaz produit dans des gisements anciens et transporté essentiellement par des gazoducs eux-mêmes largement amortis, ce sont des exportations qui rapportent beaucoup à Gazprom et donc à l'État russe. On peut donc se demander pourquoi cette mesure n'a pas été prise plus tôt. La réponse est que ces contrats approvisionnent essentiellement des pays comme la Hongrie et la Slovaquie, qui ont argumenté pendant longtemps que ce gaz peu cher était indispensable à leur économie, et surtout ont monnayé leur support ou leur abstention à diverses sanctions contre la Russie en échange de la préservation de ces approvisionnements.

Ce blocage politique n'a pu être surmonté qu'au prix de longues discussions, d'un compromis qui met fin aux contrats de GNL (qui alimentent l'Europe de l'Ouest) avant les contrats de gaz (qui alimentent les Balkans), et d'un texte voté à la majorité qualifiée.

Si la fin des contrats de court terme ne pose pas de grosse difficulté, il conviendra néanmoins que la Commission vérifie dans les plans de diversification soumis par ces États que le gaz russe n'est pas simplement remplacé par du gaz

réputé turc ou azéri, qui en réalité ne serait que du gaz russe «blanchi». Il faudra aussi que les flux de GNL débarqué en Europe du Sud-Est (Krk, Alexandroupolis, notamment) ou dans les terminaux turcs et les capacités de transport vers la Bulgarie soient suffisants pour compenser la baisse des arrivées de gaz venant de l'Est dans cette zone géographique.

Les contrats de long terme posent un problème différent

En effet, ces contrats sont conçus pour permettre de financer des infrastructures extrêmement chères (typiquement 20 milliards de dollars pour une grosse usine GNL). Pour rassurer les investisseurs et leurs banquiers, le contrat engage les deux parties très fortement l'une envers l'autre. Par exemple, le vendeur doit fournir le gaz (ou le GNL) ou payer de lourdes indemnités de



Figure 1. Carte des gazoducs Russie-Europe

Source : Wikipédia, Samuel Bailey, consulté le 10/02/2026,
https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Major_russian_gas_pipelines_to_europe.png

Yamal-Europe est fermé depuis mai 2022, Nord Stream depuis août 2022, Soyuz-Brotherhood depuis le 1^{er} janvier 2025, South Stream n'a jamais été construit, donc seul TurkStream transporte encore du gaz russe vers l'Europe.

Quelles peuvent être les conséquences de l'interdiction du gaz et du GNL russes en Europe ?

sous-livraisons (*underdeliveries*) et l'acheteur doit acheter le gaz livré conformément au contrat, et même payer le minimum contractuel pour le gaz qu'il ne consomme pas (*take or pay*). Ces contrats sont écrits pour s'adapter aux nombreux changements de circonstances qui peuvent survenir durant deux ou trois décennies et maintenir le lien contractuel et les obligations des parties, y compris en cas d'adversité (*hardship*) ou de changement législatif (*change in law*) par exemple.

La question se pose donc de savoir ce qu'il adviendra de ces contrats dans le cadre de la décision de l'UE. Le commissaire Jørgensen avait commencé par affirmer que la décision créerait évidemment une situation de force majeure qui suspend les obligations des parties au titre des contrats gaziers. Le problème est que ce n'est pas à la Commission de décider si c'est un cas de force majeure, mais aux arbitres internationaux qui seront amenés à juger la situation ainsi créée, en général 2 à 3 ans après les faits, à la demande des parties au contrat.

Une force majeure doit être un événement imprévisible et irrépessible : des sanctions prises plus de 3 ans après le début de la guerre russe en Ukraine et discutées depuis un an sont-elles imprévisibles ? Il y a là au moins matière à débat.

Selon les termes de chaque contrat, et la rédaction finale de la décision de l'UE, il peut donc exister un risque que la décision de l'UE ne soit pas considérée comme un cas de force majeure et que les entreprises européennes qui ne prendront pas livraison de leur gaz (ou GNL) soient *in fine* condamnées à payer pour le gaz qu'elles n'auront pas reçu en vertu du «*take or pay*».

Pour ce qui concerne le GNL, les acheteurs de GNL russe dans le cadre de contrats long terme ne pourront vraisemblablement pas invoquer une force majeure sans démontrer qu'ils ont fait leurs meilleurs efforts pour trouver d'autres débouchés que l'Europe pour ce GNL, et l'impact sur les revenus russes sera donc limité.

Gaz et GNL, même combat ?

Le but affiché par ces décisions de l'UE est de réduire les revenus de l'État russe qui lui permettent de financer la guerre.

À cet égard, il faut d'abord observer que le GNL rapporte beaucoup moins à l'État russe que les exportations par gazoduc. D'abord parce que les actionnaires des usines de GNL Yamal et Arctic 2 sont privés (Novatek pour l'essentiel) contrairement à Gazprom qui est 100 % public, ensuite parce que les usines sont récentes et que l'essentiel des revenus sert à rembourser les prêteurs, enfin parce que les exportations de GNL sont moins taxées par l'État russe que les exportations par gazoduc. Donc si l'objectif est de réduire les revenus de la Russie, l'enjeu d'arrêt des exportations de GNL est moindre, à volume équivalent, que les exportations par gazoduc.

Il aurait donc été plus efficace à l'échelle européenne d'agir plus tôt sur les volumes de gaz importés par TurkStream dans le cadre des contrats de long terme. Nous avons vu plus haut, à propos des contrats de court terme, pourquoi il était politiquement difficile d'agir contre les intérêts des deux membres les plus prorusses de l'UE sans montrer en même temps que les membres occidentaux faisaient eux-mêmes un sacrifice sur les volumes de GNL. C'est la seule raison compréhensible pour mettre dans un même calendrier la fin des contrats de gaz et de GNL.

Un précédent peu encourageant

Une précédente décision de sanction sur le GNL montre pourtant que l'UE a du mal à anticiper l'effet de ses décisions, en particulier sur le GNL.

Rappelons d'abord que les grandes usines GNL de Sibérie occidentale, Yamal LNG et Arctic LNG 2, ont la caractéristique d'être prises par les glaces en hiver. Il faut donc utiliser des méthaniers brise-glace pour rejoindre des eaux libres. En pratique une flotte de tels méthaniers fait la navette entre l'usine de Yamal et les ports européens (principalement Zeebrugge et Montoir de

Bretagne). Jusqu'à mars 2025, ce GNL pouvait être transbordé dans ces ports sur un méthanier classique pour poursuivre sa route vers d'autres pays.

En 2023 et 2024, une ONG basée aux États-Unis (IEEFA) a publié plusieurs communiqués de presse sur les importations de GNL russe¹, contribuant à placer ce sujet en tête de l'ordre du jour de l'UE au mépris des réalités économiques (qui auraient dû conduire à sanctionner TurkStream en priorité). En juin 2024, l'UE a finalement décidé d'interdire à partir de mars 2025 le transbordement ou rechargement de GNL russe dans les ports européens. Il s'agissait de la première sanction frappant le gaz russe depuis le début de la guerre.

Or cette décision a eu deux effets indésirables : le premier est d'avoir envoyé aux pays tiers un surprenant message selon lequel le GNL russe leur était interdit, mais restait autorisé aux Européens, le second est d'avoir mécaniquement augmenté les importations nettes de GNL russe en Europe, puisqu'il ne pouvait plus être réexporté.

Ce précédent montre une capacité limitée à appréhender la dynamique du marché du GNL.

Quel effet peut-on attendre des sanctions sur le GNL ?

Pour un même volume d'exportations, les sanctions européennes sur le GNL auront un effet plus limité sur les revenus de l'État russe que des sanctions sur le gaz. Mais surtout il n'est pas évident que l'interdiction d'importation du GNL russe en Europe aboutisse à une réduction nette des exportations de ce GNL.

Cette interdiction n'exercera *a priori* aucune influence sur les exportations de l'usine de Sakhaline, dans l'Extrême-Orient russe, qui alimentent la Corée du Sud et le Japon.

Ensuite, et dans une mesure qui dépend des termes de leurs contrats avec Yamal, les acheteurs de GNL de cette usine pourraient devoir chercher eux-mêmes de nouveaux débouchés pour

ce GNL, réduisant ainsi l'effet des sanctions sur ces exportations.

Enfin, la construction de l'usine d'Arctic LNG 2 a été achevée malgré les sanctions américaines en 2024, mais l'absence de flotte de méthaniers brise-glace dédiée à cette usine a limité ses capacités d'exportation à ce jour. Seules une dizaine de cargaisons ont pu être livrées (en Chine) par la route du Nord quasiment libre de glaces en été.

L'interdiction d'importer du GNL russe en Europe pourrait permettre à Novatek de réallouer sa flotte de méthaniers brise-glace actuellement dédiée aux trajets Yamal-Europe sur des navettes plus courtes, par exemple entre les usines GNL et Mourmansk, de procéder à des transbordements à Mourmansk (ce qui a déjà été fait depuis 2022), et d'envoyer ainsi à la fois le GNL de Yamal et celui d'Arctic 2 vers ses clients potentiels en Inde, en Chine ou ailleurs. Dans une telle hypothèse, les Russes augmenteraient donc leurs exportations.

Cela suppose néanmoins que les exportateurs russes trouvent des armateurs complaisants pour transporter ce GNL. Un exemple récent avec un transbordement en Asie du Sud-Est montre que ce n'est pas impossible. C'est beaucoup plus compliqué que pour le pétrole car si l'on trouve de vieux pétroliers à vendre pour quelques dizaines de millions de dollars, un navire méthanier peut coûter 10 fois plus. De surcroît, le développement rapide de la production mondiale de GNL crée une forte demande pour les navires. Constituer une flotte « fantôme » de méthaniers serait donc très cher, mais pas impossible. Seule une politique de sanction des propriétaires et armateurs de navires méthaniers qui transborderont du GNL russe permettrait d'empêcher l'augmentation des exportations.

Impact sur les prix

La date choisie pour mettre fin aux contrats de gaz russe devrait limiter l'impact de cette interdiction sur les prix du gaz dans le monde. En effet, toutes les projections anticipent un excès d'offre de GNL à partir de 2027 par rapport à la demande, du fait de l'entrée en production

Quelles peuvent être les conséquences de l'interdiction du gaz et du GNL russes en Europe ?

de grosses usines notamment aux États-Unis et au Qatar.

Cette projection est encore renforcée par la décision récente des gouverneurs provinciaux au Japon qui autorisent le redémarrage des centrales nucléaires de Kashiwasaki-Kariwa 6 (TEPCO) et de Tomari 3 (Hokkaido Electric) : cela pourrait ouvrir la porte au redémarrage rapide des 16 autres centrales arrêtées depuis Fukushima et déjà autorisées à redémarrer par l'autorité de sûreté. Ce redémarrage libèrerait environ 200 TWh de GNL qui font actuellement tourner des centrales à gaz au Japon.

Cette situation d'excès d'offre doit conduire à une baisse des prix mondiaux du gaz.

Dans ce contexte, si les Russes arrivent à maintenir, voire augmenter, leurs exportations de GNL, l'interdiction d'importation en Europe n'aura aucun impact sur les prix. Sinon, elle n'aura qu'un impact limité pour tous les pays où le GNL contribue à l'équilibre du marché du gaz.

En revanche, l'impact devrait être plus sensible sur les pays d'Europe orientale comme la Hongrie, la Slovaquie ou la Serbie, à qui la Russie brade actuellement son gaz transporté via TurkStream pour s'assurer un soutien politique et qui devront en 2027 acheter du GNL. La propagande russe exploitera sans nul doute cette hausse des prix pour expliquer à la population de ces pays que c'est la Russie qui les aide et l'Europe qui les pénalise.

Il est probable que, comme cela s'est passé pour le pétrole russe, les acheteurs asiatiques (Chine, Inde notamment) n'achèteront du GNL russe interdit en Europe que s'ils peuvent l'obtenir à des prix sensiblement inférieurs aux autres sources de GNL qui alimentent habituellement l'Asie (Australie, Qatar, Malaisie, etc.). Il en résulterait alors, malgré l'absence de hausse des prix, une perte de compétitivité du GNL en Europe relativement à ces acheteurs.

Une Europe moins indépendante après qu'avant ?

Si la totalité du gaz et du GNL russes était remplacée par du GNL américain, celui-ci représenterait environ le tiers de la consommation de gaz de l'UE. Un tel taux est excessif. On considère généralement qu'une politique de diversification doit limiter la part de chaque fournisseur à environ 25 % pour assurer une bonne sécurité d'approvisionnement, et les États-Unis sont déjà à ce seuil en 2025. Le caractère imprévisible de l'administration Trump rendrait cette dépendance dangereuse. La déclaration commune récente des ministres américain et qatari menaçant l'Europe de ne pas lui livrer de GNL si les règles européennes de «devoir de vigilance» s'appliquent à eux illustre le risque que nous prenons à dépendre excessivement de ces pays.

Évidemment, l'Europe pourrait acheter quelques volumes de GNL en Afrique (Mozambique, Mauritanie, Sénégal, etc.) ou à Abu Dhabi, mais à court terme la seule source qui dispose de volumes suffisants pour constituer une alternative au GNL américain est le Qatar.

Cependant, recourir massivement au Qatar supposerait (outre la question des pénalités liées au «devoir de vigilance» mentionné ci-dessus) de réduire le risque-prix entre l'indexation sur le prix du pétrole que privilégie l'émirat et l'indexation sur le marché néerlandais TTF que souhaitent les acheteurs européens. Proposer des CFD (*Contracts for Differences*) entre Brent et TTF pour un certain volume de GNL qatari serait sans doute un moyen efficace pour l'UE de diversifier ses approvisionnements.

Une couche de bureaucratie en plus

La Commission a voulu instituer un régime d'autorisation *a priori* des nouveaux contrats de gaz pour s'assurer que l'interdiction d'importation ne soit pas contournée.

Cela ne manque pas d'ironie quand on se souvient de la présidente de la Commission européenne allant, le 18 juillet 2022, signer à Bakou

un accord sur des livraisons de gaz supplémentaires de l'Azerbaïdjan à l'Europe alors que tous les gaziers savent que le pays ne dispose pas de ces ressources, et que si cette livraison devait un jour avoir lieu, elle porterait sur du gaz russe rebaptisé azéri lors de son transit dans le pays.

Mais surtout cette obligation de faire une demande d'autorisation administrative 5 jours avant toute livraison crée une contrainte bureaucratique nuisible à la capacité des acteurs européens à saisir des opportunités d'achat sur le marché spot du GNL, en particulier en cas de crise aigüe. Les compétences gazières à la Commission étant très limitées, on peut se demander si elles ne seraient pas mieux employées à d'autres priorités et si le contrôle de l'interdiction d'importation ne serait pas mieux fait *ex post* (les importateurs de gaz sont en général des sociétés européennes bien établies).

En conclusion

La décision européenne d'interdiction des importations de gaz et GNL russes présente des risques élevés de manquer son objectif de réduction des revenus de l'État russe : un risque juridique lié à sa qualification de force majeure et un risque de ne pas réduire les exportations russes, si du gaz russe est blanchi en Asie centrale avant d'être revendu en Europe et si l'accès du GNL russe à la flotte mondiale de navires méthaniers n'est pas sévèrement restreint.

En tous cas, elle aura pour effet d'augmenter la dépendance de l'Europe au GNL américain, et donc aux pressions du gouvernement américain, en l'absence d'une politique active de diversification des sources de GNL.

La seule bonne nouvelle est qu'elle ne devrait pas provoquer de hausse des prix dans un contexte où tous les acteurs anticipent un excès d'offre de GNL.

NOTE

1. Voir notamment les communiqués du 5 juin 2022, du 21 mars 2023, du 10 octobre 2023, du 31 octobre 2023, du 21 février 2024 et du 12 septembre 2024 sur le site IEEFA.

BIOGRAPHIE

Ancien directeur général adjoint d'ENGIE, **DIDIER HOLLEAUX** a commencé comme ingénieur dans l'industrie automobile et l'industrie pétrolière. Après une carrière au service de l'État, achevée comme directeur de cabinet du ministre de l'Énergie en 1993, il a rejoint le groupe Gaz de France, devenu ENGIE en 2015. Après un parcours dans les domaines du transport et du stockage de gaz, de l'exploration-production, du GNL et de la distribution (EDF GDF Services à l'époque), en France et à l'international, il a été directeur général adjoint d'ENGIE de juillet 2015 à juillet 2025. Il est aujourd'hui administrateur de sociétés et membre de l'Académie des technologies. Il a été président de l'association Eurogas de 2021 à 2024. Il est l'auteur de *La vraie histoire du gaz* (Le Cherche midi éditeur, janvier 2024).