



MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA SOUVERAINETÉ
INDUSTRIELLE, ÉNERGÉTIQUE
ET NUMÉRIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction générale du Trésor

BRÈVES ÉCONOMIQUES

Russie et Biélorussie

Une publication du Service économique régional de Moscou

N°3 – 21 septembre 2026

Sommaire

Zoom : Industrie aéronautique civile russe.....	3
Russie.....	6
Situation macroéconomique et financière.....	6
Prévisions	6
Activité	6
Compte courant.....	6
Secteur bancaire	6
Marché de capitaux : essor des fonds personnels	7
Politiques sectorielles	7
Prime record pour le pétrole russe ESPO en Chine	7
Prolongation de l'interdiction d'exporter du diesel en octobre	8
Renforcement de la présence gazière de Zarubezhneft dans l'Arctique russe.....	8
Lancement de la production en série de voitures électriques Atom	9
Environnement des affaires	9
Placement sous « gestion temporaire » de plusieurs filiales d'entreprises européennes	9
Première reprivatisation d'actifs IT saisis par l'État	10
Sortie définitive de Canpack du marché russe	10
Biélorussie.....	11
Situation macroéconomique et financière.....	11

Activité	11
Dette externe.....	11
Politiques sectorielles	11
Construction d'un nouveau site biotechnologique	11
Potasse : Minsk reprend pied sur le marché américain	12
Tableaux de synthèse	12
Graphiques	13

ZOOM : INDUSTRIE AERONAUTIQUE CIVILE RUSSE

Depuis 2022, la Russie a engagé une restructuration accélérée de son industrie aéronautique civile afin de remplacer les équipements, matériaux et systèmes occidentaux devenus indisponibles. Cette politique a permis d'obtenir des résultats technologiques tangibles sur des versions moyen-courrier (MS-21, SJ-100, Tu-214) et court-courrier (IL-114-300) qui ont toutes effectué des vols dans leur configuration actuelle, tandis que l'IL-114-300 et le moteur PD-8 destiné au SJ-100 ont reçu leurs certificats en juin 2026. Ces avancées ne se sont toutefois pas encore traduites par une production en série significative.

I. Des programmes à des niveaux de maturité très différents

Les premières versions du programme gouvernemental prévoyaient des livraisons de SJ-100 dès 2023, puis de MS-21, de Tu-214 et d'IL-114-300 à partir de 2023-2024. Les annonces effectuées au premier semestre 2026 ont de nouveau repoussé l'essentiel du calendrier vers 2027.

Le gouvernement russe a indiqué que plus de 80 % du programme d'essais en vol du SJ-100 avaient été réalisés, contre un peu plus de 40 % pour le MS-21. La certification du SJ-100 est désormais attendue au premier trimestre 2027. Les essais en vol du MS-21 doivent s'achever au premier trimestre 2027, avant une certification prévue au cours de la même année.

Les quatre principaux programmes aéronautiques russes ont désormais atteint des niveaux de maturité différents, reflétant des contraintes techniques, industrielles et économiques propres à chaque appareil. Alors que l'IL-114-300 est déjà certifié, le SJ-100 achève son processus de certification, le MS-21 poursuit une campagne d'essais en vol encore incomplète, tandis que le Tu-214 est désormais confronté principalement aux défis de la montée en cadence industrielle et de sa compétitivité économique.

II. La montée en cadence, principal goulot d'étranglement

Les retards observés résultent d'un ensemble de contraintes techniques, industrielles et organisationnelles. Le remplacement d'un

équipement étranger impose de certifier le nouveau composant, son producteur, ses matériaux et ses procédés de fabrication, avant d'en valider le fonctionnement avec l'ensemble des autres systèmes de l'avion. Le MS-21 et le SJ-100 doivent ainsi mener une campagne d'essais étendue afin de qualifier leur nouvelle configuration entièrement ou largement russifiée. Les constructeurs doivent simultanément stabiliser leur chaîne de sous-traitance, augmenter les capacités industrielles et recruter du personnel qualifié.

À ces contraintes industrielles s'ajoute une contrainte économique tout aussi importante. Aux conditions actuelles de marché, peu de compagnies disposent des capacités financières nécessaires pour acquérir ou prendre en leasing ces appareils sans mécanisme de soutien public. Le modèle économique repose donc sur un soutien massif de l'État, via le Fonds national de bien-être (FNB), des crédits bonifiés, des émissions obligataires et différentes formes de subventions. Les autorités prévoient également d'accompagner pendant plusieurs années l'entrée en service des nouveaux appareils afin de financer leur maintien en condition opérationnelle, de corriger les premières difficultés d'exploitation et de développer les capacités de maintenance.

III. Une transition qui impose de conserver l'ancienne flotte

Les retards accumulés dans les principaux programmes aéronautiques sont d'autant plus sensibles que la flotte actuellement en exploitation continue de vieillir. A titre de comparaison, les 76 compagnies aériennes assurant 99 % des vols russes disposaient, au 6 octobre 2025, de 1 135 appareils, dont 1 088 effectivement exploités. Selon le scénario pessimiste de Rosaviatsia, jusqu'à 339 avions et 200 hélicoptères pourraient être retirés des flottes russes d'ici à 2030, dont 230 appareils soviétiques ou russes et 109 appareils étrangers. Même si cette estimation ne se réalise que partiellement, le rythme prévu des premières livraisons de MS-21, de SJ-100, de Tu-214 et d'Il-114-300 ne permettra vraisemblablement pas de compenser rapidement ces retraits.

La réduction des capacités disponibles est déjà perceptible. Au 28 juin 2026, 130 des 673 appareils appartenant aux onze principales compagnies russes, qui représentent plus de 90 % du trafic passagers, ne réalisaient aucun vol, soit 19,3 % de leur flotte. Ce taux est presque deux fois supérieur au niveau d'immobilisation considéré comme normal pendant la haute saison, estimé à environ 10 %.

Les compagnies sont donc contraintes de prolonger la durée de vie de leurs Boeing et Airbus, de maintenir en exploitation les Superjet équipés de moteurs franco-russes SaM146 et de remettre en service des appareils précédemment stockés. À plus long terme, la disponibilité des SSJ-100 pourrait devenir un facteur critique : selon les prévisions, il ne resterait plus qu'une trentaine d'appareils opérationnels à l'horizon 2030 sur les quelque 160 actuellement en service, tandis que la remotorisation éventuelle d'une cinquantaine d'avions avec des PD-8 ne débiterait pas avant la fin de 2029.

Le scénario le plus probable est donc celui d'une transition progressive. En 2026, les livraisons civiles devraient principalement concerner les premiers IL-114-300, tandis que les Tu-214 produits seraient essentiellement destinés à des utilisateurs gouvernementaux. Les premières livraisons commerciales significatives de SJ-100, de MS-21 et de Tu-214 sont attendues à partir de 2027, mais les volumes resteront initialement limités. Pendant plusieurs années, les compagnies russes devront ainsi exploiter simultanément des appareils occidentaux dont la durée de vie aura été prolongée, des avions russes de génération précédente et les nouveaux modèles issus du programme de substitution des importations. La période 2027-2030 sera dès lors consacrée moins au renouvellement complet de la flotte qu'à la coexistence progressive de ces différentes générations d'appareils.

RUSSIE

SITUATION MACROECONOMIQUE ET FINANCIERE

Prévisions

D'après le président V. Poutine, les prévisions socio-économiques 2027-2029 servant de base au projet de loi de finances sont en cours de finalisation. Un déficit public de 2% du PIB (contre 1,2% d'objectif actuel) serait anticipé en 2027 pour un prix du pétrole brut à 50 USD/baril, soit l'hypothèse la plus conservatrice. V. Poutine rappelle que les priorités du budget fédéral sont et restent (i) les obligations sociales de l'Etat ; (ii) la sécurité de la population et (iii) le renforcement de la défense nationale.

Activité

Selon une estimation de Rosstat, le PIB de la Russie a progressé de 0,6% en g.a. au 1^{er} semestre 2026, ce qui confirme l'estimation précédente du Ministère du développement économique.

Compte courant

Selon une estimation préliminaire de la Banque de Russie, l'excédent du compte courant s'est établi à 33,9 Md USD en janvier-juillet 2026 (2,2% du PIB en proportion sur l'année), contre un excédent de 21,5 Md USD sur la même période en 2025. Cette bonne performance est essentiellement due à la progression des exportations de biens russes en valeur face aux importations (hydrocarbures).

Secteur bancaire

A partir du 15 octobre 2026, la Banque de Russie a instauré des majorations de 250% sur l'émission d'obligations garanties par les prêts à la consommation (hors prêts immobiliers). Elles seront appliquées à toutes les banques parties prenantes de cette opération et relèveront le coefficient de risque final. De cette façon, le régulateur entend diminuer les risques associés à ce produit, au premier chef celui lié aux

investissements croisés¹. En effet, alors que la période 2019-2022 a vu 8 émissions adossées à des crédits à la consommation (51 Md RUB), 64 émissions ont eu lieu entre début 2023 et juillet 2026 (1 500 Md RUB). La surchauffe économique russe des dernières années et l'attrait du crédit qui en a découlé, de pair avec l'exclusion de la Russie de la plupart des places financières internationales, a rendu ce type d'outil populaire dans le secteur financier. L'objectif poursuivi pourrait par ailleurs être celui de ralentir la distribution de crédit, que la Banque de Russie juge encore dynamique.

Par ailleurs, 12 nouveaux organismes non-bancaires se sont vu accorder une licence depuis le début de l'année, contre 11 sur toute l'année 2025. Cela porte à 50 le nombre d'établissements de ce type, apparus essentiellement depuis 2023 du fait de l'application d'un régime de sanctions financières.

Marché de capitaux : essor des fonds personnels

D'après une étude menée par Alfa-Capital et la Haute Ecole d'économie (HSE), les fonds personnels de gestion d'actifs représentaient 551 Md RUB (6,6 Md USD) en 2025, et déjà 1 200 Md RUB (15,4 Md USD) en septembre 2026. Proches des *trusts*, ces fonds sont des sociétés à but non-lucratif, légalement définies depuis 2022. Elles sont majoritairement gérées par des particuliers (plus de 80% du total) et les 5 premières sociétés concentrent près de la moitié des actifs totaux. La croissance de ce type de structure serait certes liée à une fiscalité avantageuse sur la transmission de patrimoine, mais aussi au mouvement de rapatriement d'actifs du fait des sanctions et du départ des *trusts* occidentaux en 2022.

POLITIQUES SECTORIELLES

ÉNERGIE

Prime record pour le pétrole russe ESPO en Chine

¹ Schéma dans lequel deux banques ou plus s'achètent mutuellement des obligations adossées à des crédits à la consommation, afin d'alléger artificiellement leurs bilans en réduisant le risque de crédit.

Au cours de la semaine du 7 au 13 septembre, les chargements de brut russe ont connu une très forte croissance. Cette hausse des flux intervient alors que les prix du pétrole ont bondi suite aux tensions au POMO, notamment à la mise à l'arrêt de l'oléoduc est-ouest de l'Arabie Saoudite. Les recettes d'exportation de la Russie atteignent ainsi un sommet proche de celui du mois d'avril dernier. En valeur, sur la semaine, les recettes d'exportation se sont envolées à 2,42 Md USD, en hausse de 620 M USD par rapport à la semaine précédente, soit leur plus haut niveau depuis le 24 mai dernier. A la hausse des chargements, vient de se rajouter celle des prix du brut : le prix de l'ESPO sur la façade Pacifique à destination des raffineurs chinois serait ainsi proposé 12,5 USD au-dessus de celui du Brent portant son prix à 117,11 USD le baril. Pour les livraisons dans le Shandong, le prix de l'Ural affichait une prime de 6 USD (20 USD/baril lors des derniers jours) par baril par rapport aux contrats à terme sur le Brent. La forte demande asiatique et le nombre limité d'alternatives devraient continuer à soutenir les prix et donc les recettes, même si les taux de fret restent à des niveaux historiquement élevés.

Prolongation de l'interdiction d'exporter du diesel en octobre

Le gouvernement russe prévoirait de prolonger jusqu'à fin octobre 2026 l'interdiction d'exporter du diesel applicable aux producteurs, actuellement en vigueur jusqu'au 30 septembre. Cette mesure vise à garantir l'approvisionnement du marché intérieur dans un contexte de reconstruction des raffineries endommagées par les attaques ukrainiennes et de nécessité de reconstituer les stocks. Elle s'inscrit dans un ensemble plus large de mesures de stabilisation, comprenant également un embargo sur les exportations d'essence jusqu'au 31 janvier 2027, l'augmentation du taux d'utilisation des raffineries, le recours accru aux importations et la production temporaire de carburants de classes environnementales inférieures. Les prix de gros du diesel ont reculé d'environ 4 % depuis le début du mois de septembre, tandis que les prix de détail restent globalement stables.

Renforcement de la présence gazière de Zarubezhneft dans l'Arctique russe

Le groupe public russe Zarubezhneft, spécialisé dans l'exploration et la production d'hydrocarbures, a repris à Ruskhim, groupe privé actif dans la chimie, les actifs détenant les licences dans les gisements

gaziers de Korovinskoye et Kumzhinskoye, situés dans le district autonome de Nénétsie. Leurs réserves cumulées sont estimées à environ 200 Md m³ de gaz. Ces gisements devaient initialement alimenter un complexe de production de méthanol d'une capacité de 1,8 Mt par an, dont les investissements avaient été évalués à plus de 200 Md RUB, mais Ruskhim envisage désormais de relocaliser ce projet sur la côte baltique. L'acquisition apparaît cohérente avec la stratégie de diversification de Zarubezhneft, déjà présente dans la région via le projet pétrolier de Kharyaga (dans le district autonome de Nénétsie) et disposant d'infrastructures et de compétences adaptées aux conditions du Grand Nord.

TRANSPORT

Lancement de la production en série de voitures électriques Atom

La production en série de la voiture électrique russe Atom a débuté sur le site du constructeur Moskvitch à Moscou. Développé par la société Kama, le véhicule affiche actuellement un taux de localisation pouvant atteindre 70 %, tandis que la batterie et le groupe motopropulseur électrique sont produits avec la participation d'entreprises du groupe public Rosatom. La production doit progressivement atteindre 20 véhicules par jour, avec un objectif cumulé allant jusqu'à 10 000 unités en 2026-2027, dont au moins 3 000 livraisons prévues d'ici fin 2026. L'Atom dispose d'une autonomie annoncée d'environ 500 km et est commercialisé à 3,98 M RUB. Le projet vise également les usages professionnels : le modèle a déjà été inscrit au registre des véhicules autorisés pour les taxis et des projets pilotes avec des opérateurs d'autopartage sont prévus à l'automne.

ENVIRONNEMENT DES AFFAIRES

Placement sous « gestion temporaire » de plusieurs filiales d'entreprises européennes

Un décret signé par le Président Vladimir Poutine et publié le 17 septembre place sous gestion temporaire plusieurs entreprises

européennes. Il confie la gestion de 16 entités appartenant à Nestlé, FM Logistic, Auchan et Lemana Pro (Leroy Merlin) à la société russe L.E.V. Management. Dans le cadre d'un placement sous gestion temporaire, le dirigeant désigné acquiert les droits de gestion mais cette mesure n'implique pas d'altération des droits de propriété.

Première reprivatisation d'actifs IT saisis par l'État

Le gouvernement russe a décidé de mettre en vente les sociétés informatiques Inforion et Status Compliance, cinq mois après leur transfert à l'État à la suite d'une procédure judiciaire, constituant le premier cas de reprivatisation dans le secteur IT. Inforion, spécialisé dans l'intégration de systèmes et le développement de logiciels, a réalisé un chiffre d'affaires de 86,3 M RUB en 2025, tandis que Status Compliance, actif dans la distribution de matériel informatique et de logiciels, a atteint 9,6 Md RUB. Le gouvernement présente cette cession comme un moyen d'attirer des investissements et de soutenir la modernisation technologique. Les experts estiment toutefois que ces entreprises pourraient susciter un intérêt limité en raison des risques réputationnels liés à leur historique, ce qui pourrait peser sur leur valorisation et favoriser une vente avec décote.

Sortie définitive de Canpack du marché russe

Le producteur américano-polonais d'emballages Canpack, a finalisé son retrait de Russie en cédant pour 122 M USD ses participations dans ses filiales russes à l'entrepreneur Vadim Smaguine, propriétaire du groupe de boissons Bochkari. Les actifs comprennent deux usines de canettes en aluminium situées à Volokolamsk et Novotcherkassk, désormais regroupées sous la société Dom Pak et appelées à fonctionner sans la marque Canpack. Les deux sites poursuivent leur activité, avec maintien des effectifs et des contrats existants, une partie de la production devant approvisionner les usines de boissons de Bochkari. Canpack avait perdu le contrôle opérationnel de ses activités russes fin 2025 après leur placement sous administration externe et avait comptabilisé une perte de 354,7 M USD liée à leur déconsolidation.

BIELORUSSIE

SITUATION MACROECONOMIQUE ET FINANCIERE

Activité

Le PIB de la Biélorussie a augmenté de 1,9% en g.a. en janvier-août 2026. L'activité est soutenue par la consommation interne, les ventes de détail ayant progressé de 8,4% sur la période. La production industrielle a augmenté de 0,2%, freinée par le déclin de l'industrie manufacturière de 1%.

Dette externe

D'après Rosstat, la dette des entreprises biélorusses envers les sociétés russes a augmenté de 54,8% en g.a. pour atteindre 327,3 Md RUB (4,2 Md USD) fin juin 2026. En face, les entreprises russes auraient augmenté leur encours de dette envers les sociétés biélorusses de 34,8% en g.a., à 298,2 Md RUB (3,8 Md USD). Cette hausse s'expliquerait par l'augmentation du commerce bilatéral du fait des difficultés liées aux sanctions et l'allongement des délais de vérification bancaire qui en résultent, ainsi que de stratégies de compétitivité du côté biélorusse face à la concurrence turque et chinoise.

POLITIQUES SECTORIELLES

INDUSTRIE

Construction d'un nouveau site biotechnologique

Le producteur biélorusse de médicaments vétérinaires BelVitunifarm a commencé à contractualiser la construction d'une nouvelle usine de produits biotechnologiques dans la région de Vitebsk. Deux contrats ont déjà été conclus, l'un pour des services d'ingénierie et l'autre pour les

travaux de construction, pour un montant total de 192,2 M BYN (55,3 M EUR). Le nouveau bâtiment de production couvrira 5 100 m² et devrait employer environ 150 personnes. Le projet s'inscrit dans un programme d'investissement prévu pour 2025-2030, visant à créer une production moderne de médicaments vétérinaires et médicaux se substituant aux importations, tout en modernisant les capacités existantes et les infrastructures associées. Fondée en 1930, BelVitunifarm est l'un des principaux producteurs biélorusses de vaccins, sérums et autres médicaments vétérinaires.

AGRICULTURE

Potasse : Minsk reprend pied sur le marché américain

La Biélorussie a engagé des livraisons de potasse vers les États-Unis, un navire destiné au marché américain ayant été chargé mi-septembre selon les déclarations d'Alexandre Loukachenko du 11 septembre. Ces expéditions suivent la levée des sanctions américaines sur la potasse biélorusse en décembre 2025, puis le retrait de Belaruskali et de son exportateur BKK des listes américaines en mars 2026. Les volumes resteront limités cette année, la production 2026 étant déjà largement contractualisée. Avant les sanctions, la Biélorussie assurait environ 20 % de l'offre mondiale de potasse, avec plus de 10 Mt exportées en 2019 vers une centaine de pays, pour 2,8 Md USD. Le Brésil, la Chine, l'Inde et l'Indonésie absorbaient plus de la moitié des volumes, l'UE et les États-Unis environ 15 %. Privée depuis 2022 du port de Klaïpeda en Lituanie, débouché historique des engrais potassiques biélorusse, elle a réorienté ses flux vers la Chine, par voie ferrée et via les ports russes, et aurait retrouvé dès 2023 des volumes d'exportation proches de ceux d'avant les sanctions, la Chine en absorbant selon les estimations disponibles près des trois quarts. Les restrictions européennes restant en vigueur, la logistique continue de dépendre des infrastructures russes.

TABLEAUX DE SYNTHÈSE

CROISSANCE ET PRÉVISIONS	Variation du PIB, g.a.					Prévisions FMI, g.a.		PIB nominal		Population, M hab.
	2023	2024	2025	T1 2026	S1 2026	2026	2027	Md USD	Par hab., USD	2025
								2025		
Russie	4,1%	4,9%	1,0%	-0,2%	0,6%	1,1%	1,1%	2 588	17 972	146,1*
Biélorussie	4,1%	4%	1,3%	-0,4%	1,5%	1,2%	1%	92,8	10 209	9,1
*Comprend la population des régions de Crimée et de Sébastopol, dont la France ne reconnaît pas l'annexion par la Russie.										

ACTIVITÉ	Production industrielle, g.a.			Ventes de détail, g.a.			Chômage		
	2025	T1 2026	S1 2026	2025	T1 2026	S1 2026	2025	T1 2026	T2 2026
Russie	1,3%	0,3%	0,4%	2,6%	3,6%	5,4%	2,2%	2,2%	2,2%
Biélorussie	1,8%	3,4%	-0,7%	6,6%	6%	7,6%		2,3%	2,1%

POLITIQUE MONÉTAIRE	Inflation annuelle						Cible d'inflation	Taux directeur	
	Mars-26	Avr-26	Mai-26	Juin-26	Juil-26	Août-26		Actuel	Depuis
Russie	5,9%	5,6%	5,3%	6%	5,98%	6,33%	4%	14%	Juil-26
Biélorussie	5,4%	5,4%	4,8%	4,3%	4,4%	4,5%	6%	9,25%	Juin-26

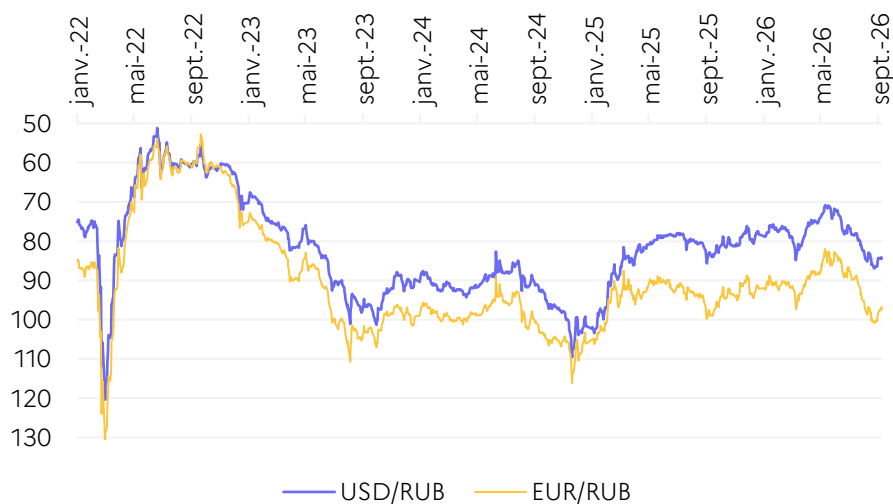
ENDETTEMENT ET RÉSERVES	Dette publique (% PIB)			Dette extérieure (% PIB)			Réserves de change Md USD/Mois d'importation		
	01/01/26	01/04/26	01/07/26	01/01/26	01/04/26	01/07/26	01/01/26	01/04/26	01/07/26
Russie	16,1%	16,4%	17,1%	12,6%	11,6%	11,8%	754,9*	767,5*	721,7*
Biélorussie					37,5%				14,2/3,3

*Dont avoirs en devises gelés depuis février 2022 dans le cadre des mesures restrictives adoptées contre la Russie.

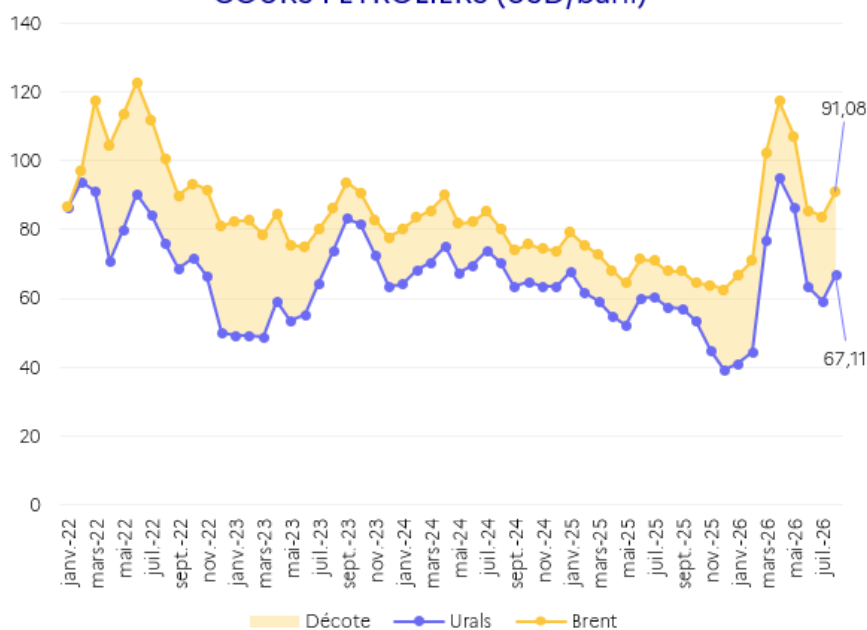
FINANCES	Solde courant, % PIB*					Solde budgétaire, % PIB*			
	2024	2025	T1 2026	S1 2026	Md USD**	2024	2025	T1 2026	S1 2026
Russie	2,5%	2%	1,8%	2,6%	34,1	-1,7%	2,6%	-1,9%	-2,5%
Biélorussie	-2,6%				-1,7	0,3%			
*En proportion sur l'année **dernière période disponible									

GRAPHIQUES

TAUX DE CHANGE
(échelle inversée)



COURS PETROLIERS (USD/baril)



Sources : Banque de Russie, EIA

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.

Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations : www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international

Sauf mention contraire, les données statistiques figurant dans cette publication sont fournies par les administrations des pays concernés. Le Service économique ne saurait être tenu responsable de leur exactitude et fiabilité.

Responsable de la publication : daniel.gallissaires@dgtresor.gouv.fr

Rédaction : Service économique régional de Moscou et contribution de l'Ambassade de France en Biélorussie

Pour s'abonner : Moscou@dgtresor.gouv.fr