



Institut
EGA

Détroits stratégiques et reconfiguration des flux mondiaux

Rapport annuel de géoéconomie

Édition 2026

AVERTISSEMENT

L'Institut d'études de géopolitique appliquée (Iega) conduit depuis une dizaine d'années un travail d'analyse au service des décideurs publics et privés confrontés à la complexité des relations internationales et stratégiques. Établi à Paris, il produit des études, des notes d'orientation et une revue, organise colloques, conférences et formations et réunit autour de ses travaux praticiens, chercheurs et responsables institutionnels. Son objet est la géopolitique appliquée, celle qui éclaire la décision en restituant aux faits leur épaisseur stratégique.

La démarche qui sous-tend ce rapport

Les détroits sont plus que jamais des infrastructures critiques que les États manient en leviers de puissance et en instruments de coercition économique. La conjoncture de 2026 en administre la preuve. Ce rapport s'attache à saisir la manière dont les verrous se tendent ensemble, dans une simultanéité dont les effets se propagent aux prix, aux chaînes d'approvisionnement et aux équilibres de sécurité. Cette ambition commande une exigence d'indépendance, le rapport ne défendant aucun intérêt particulier et ne servant qu'une lecture rigoureuse de l'état du monde.

La méthode

Elle combine plusieurs grilles éprouvées. Une lecture en cercles concentriques restitue, pour chaque verrou, la profondeur des dépendances que dissimule le flux le plus visible. Un indice de criticité agrège l'importance économique, la non-substituabilité, la vulnérabilité propre et la vitesse de propagation, afin de discipliner la comparaison. Des typologies des détroits, des vulnérabilités et des modes de coercition, prolongées par des matrices et des scénarios prospectifs, organisent l'analyse autour d'un raisonnement en corrélations plutôt qu'en menaces isolées. Les schémas qui accompagnent le texte sont des instruments d'analyse, l'appareil cartographique proprement dit constituant un ensemble distinct.

Les données mobilisées proviennent en priorité de sources institutionnelles et professionnelles de référence, agences de l'énergie, services parlementaires, autorités portuaires et canalaires, centres de recherche spécialisés et presse maritime. Elles ont été vérifiées et datées au plus près de la rédaction. Le lecteur gardera néanmoins à l'esprit que l'année 2026 demeure une période de tension active, que certains chiffres évoluent au fil des semaines et que les estimations présentées valent comme repères de travail appelés à être actualisés.

Ce rapport s'adresse aux responsables publics, aux administrations stratégiques, aux dirigeants industriels, aux logisticiens, aux investisseurs, aux médias et aux acteurs de la sécurité économique. Son ambition est d'éclairer la décision sans la dicter, en donnant à ceux qui en portent la charge les moyens de penser des dépendances longtemps tenues pour acquises.

Auteurs du rapport : Alexandre Negrus, président de l'Institut d'études de géopolitique appliquée, et Yohan Briant, directeur général de l'Institut d'études de géopolitique appliquée.

Mise en page et cartographie : Emma Zlatic.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ EXÉCUTIF	3
HIÉRARCHIE DE CRITICITÉ EN 2026	4
CADRE ANALYTIQUE.....	6
LES DÉTROITS SYSTÉMIQUES MONDIAUX	11
LE DÉTROIT D'ORMUZ	11
LE DÉTROIT DE MALACCA.....	16
SUEZ ET BAB-EL-MANDEB.....	19
LES DÉTROITS RÉGIONAUX STRUCTURANTS	22
LE BOSPHORE ET LES DARDANELLES.....	22
LE CANAL DE PANAMA.....	24
LE DÉTROIT DE GIBRALTAR	25
LE DÉTROIT DU PAS-DE-CALAIS.....	26
LES DÉTROITS ET ESPACES ÉMERGENTS OU RECOMPOSÉS	27
LE DÉTROIT DE TAÏWAN.....	27
L'ARCTIQUE ET LA ROUTE MARITIME DU NORD.....	28
LA MER DE CHINE MÉRIDIONALE.....	30
LA BALTIQUE, LA MER NOIRE ET LA MÉDITERRANÉE.....	31
LES FLUX INVISIBLES LUS COMME SYSTÈMES.....	32
CONTOURNEMENTS ET CORRIDORS ALTERNATIFS.....	36
SCÉNARIOS PROSPECTIFS À L'HORIZON 2030-2035	39
IMPLICATIONS STRATÉGIQUES ET RECOMMANDATIONS.....	43

TABLE DES CARTES

LES DÉTROITS STRATÉGIQUES : DES CHOKEPOINTS MARITIMES STRUCTURANT L'ÉCONOMIE MONDIALE.....	10
LE DÉTROIT D'ORMUZ : UN VERROU ÉNERGÉTIQUE MONDIAL SOUS TENSION GÉOPOLITIQUE	14
LE DÉTROIT DE MALACCA AU COEUR DES DÉPENDANCES ET RIVALITÉS INDO-PACIFIQUES.....	18
LA MER ROUGE : UN ESPACE AU COEUR DES RECOMPOSITIONS FACE À LA CRISE D'ORMUZ.....	20
LA CONCENTRATION GÉOSTRATÉGIQUE DES CÂBLES SOUS-MARINS : DES FLUX NUMÉRIQUES MONDIAUX DÉPENDANTS DES DÉTROITS.....	34
LA RECONFIGURATION GÉOÉCONOMIQUE DES ROUTES MARITIMES FACE AUX RISQUES DES DÉTROITS.....	38

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Les détroits sont des points de passage devenus des infrastructures critiques mondiales, des leviers de puissance et des instruments de coercition économique. La conjoncture de 2026 est inédite. Pour la première fois, plusieurs verrous de niveau systémique se trouvent **sous tension simultanée**. Ce rapport prend acte de ce basculement et en tire les implications pour les États, les entreprises et la sécurité économique européenne.

Ormuz est sous blocus et projet de péage par Téhéran depuis le déclenchement du conflit israélo-américain contre l'Iran en février 2026. L'ensemble **Suez et Bab-el-Mandeb** demeure dans une crise suspendue, le contournement par le cap de Bonne-Espérance restant la routine par défaut des grands armements. **Panama** a reconstitué ses réserves d'eau mais reste exposé à un retour d'El Niño et à une pression de souveraineté ouverte. Au-dessus de ces foyers, la rivalité autour de **Taiwan** fait peser sur la chaîne mondiale des semi-conducteurs un risque que *Bloomberg Economics* chiffre autour de dix mille milliards de dollars.

4 propositions de lecture

1

La simultanéité : lorsque les détroits se tendent ensemble, les stratégies de contournement cessent d'être indépendantes et se cannibalisent, le report d'un verrou saturant les alternatives des autres et les primes de risque de guerre se propageant d'un bassin à l'autre.

2

L'instrumentalisation : le passage est devenu une arme graduée, du blocus ouvert au péage, de la quarantaine au sabotage de déni plausible.

3

Le déplacement du centre de gravité vers les flux invisibles : le pétrole est visible et partiellement substituable, tandis que les câbles sous-marins, les semi-conducteurs et le complexe assurantiel et financier constituent les dépendances réellement non substituables à court terme.

4

Le paradoxe de la résilience : les alternatives existent mais coûtent plus cher, vont moins vite et se révèlent souvent elles-mêmes vulnérables, de sorte que la redondance apparente masque une fragilité structurelle.



La France et l'Europe sont particulièrement exposées. L'Europe est le terminus de presque tous les flux aujourd'hui tendus, du pétrole et gaz du Golfe aux conteneurs asiatiques, des câbles atlantiques et baltes aux semi-conducteurs taiwanais. Sa sécurité économique se joue donc, pour une part décisive, dans des détroits géographiquement lointains mais économiquement adjacents.

HIÉRARCHIE DE CRITICITÉ EN 2026

Les tableaux et la matrice ci-dessous résument le classement issu d'un **indice de criticité élaboré par l'lega**, qui agrège l'importance économique du flux concentré, son degré de non-substituabilité, la vulnérabilité propre du verrou et la vitesse de propagation d'une interruption*.

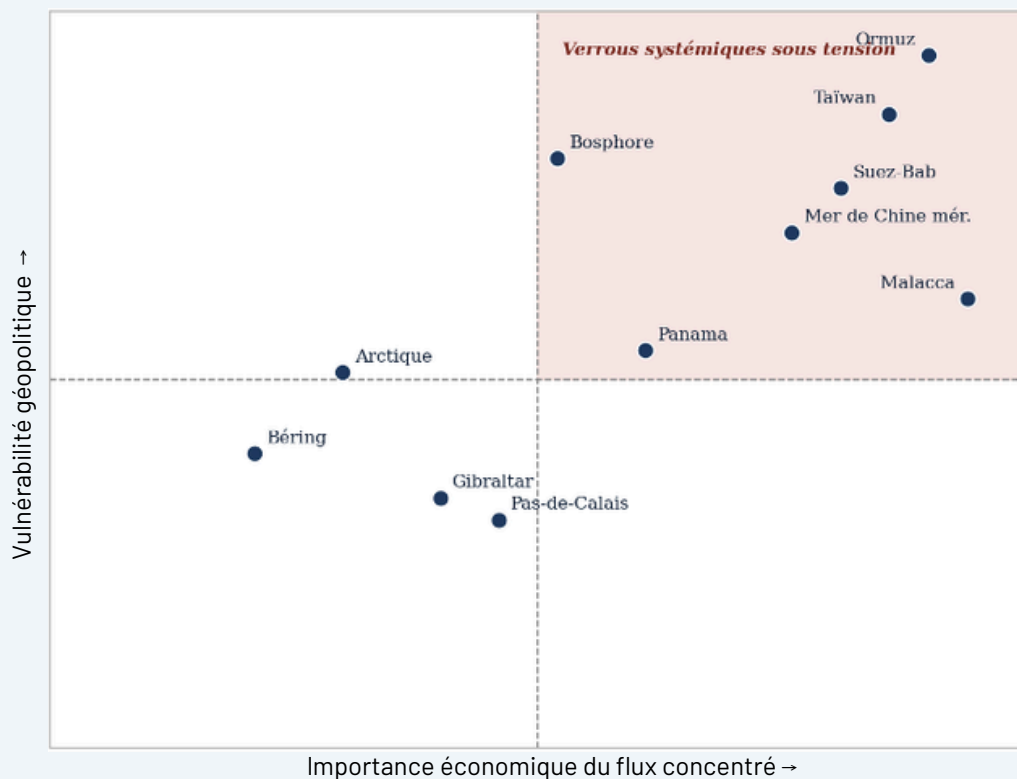
Détroit ou espace	Niveau	Tension en 2026	Flux critique dominant
Ormuz	Systémique	Aiguë, active	Pétrole, GNL qatari
Malacca	Systémique	Latente, structurelle	Énergie et commerce asiatiques
Suez et Bab-el-Mandeb	Systémique	Crise suspendue	Conteneurs Asie-Europe
Taiwan	Émergent	Montante	Semi-conducteurs avancés
Bosphore et Dardanelles	Structurant	Élevée, guerre	Céréales, hydrocarbures
Panama	Structurant	Climatique et politique	Commerce des Amériques, GNL
Mer de Chine méridionale	Émergent	Montante	Commerce mondial, câbles
Pas-de-Calais	Structurant	Modérée	Commerce intra-européen
Gibraltar	Structurant	Modérée	Énergie, transbordement
Passages arctiques	Émergent	Prospective	Hydrocarbures russes, conteneurs Asie-Europe



*L'indice de criticité utilisé dans ce rapport agrège **quatre composantes**, notées chacune sur une échelle commune puis pondérées. La première mesure l'**importance économique du flux concentré**, appréciée par sa part dans le commerce ou la consommation mondiale plutôt que par le seul tonnage. La deuxième évalue la **non-substituabilité**, à partir de la capacité, du coût et du délai des alternatives disponibles. La troisième capte la **vulnérabilité propre du verrou**, en combinant ses expositions géopolitique, climatique, numérique et logistique. La quatrième intègre la **vitesse de propagation d'une interruption** aux systèmes interdépendants. La fonction de cet indice étant de rendre les expositions comparables et de **hiérarchiser** l'attention stratégique.

HIÉRARCHIE DE CRITICITÉ EN 2026

Matrice de criticité des détroits




Les recommandations détaillées dans ce document convergent vers un même impératif, celui de cesser de calibrer les dispositifs sur le scénario du choc transitoire pour apprendre à provisionner celui de la **perturbation prolongée et corrélée**.

Cet indice n'a pas vocation à produire un classement définitif mais à discipliner la comparaison et à structurer les matrices et cartographies qui accompagnent l'étude. Il fournit le **langage commun** grâce auquel un décideur public, un industriel et un assureur peuvent confronter des expositions qui paraissent, à première vue, incommensurables.

Chaque composante est notée de **0 à 10**. L'indice composite est la moyenne des quatre composantes. Les pondérations peuvent être modifiées selon les besoins de l'analyse.

Lecture : plus l'indice est élevé, plus l'interruption du verrou serait coûteuse et difficile à compenser.

Détroit ou espace	Importance éco.	Non-substituab.	Vulnérab. propre	Vitesse propag.	Indice	Niveau
Ormuz	9	8,5	9,5	9,5	9,1	Systemique
Malacca	9,5	9	6	8,5	8,3	Systemique
Suez et Bab-el-Mandeb	8	6	7,5	8	7,4	Systemique
Taiwan	8,5	9,5	8,5	9	8,9	Émergent critique
Mer de Chine mérid.	7,5	7	7	7	7,1	Émergent
Bosphore et Dardanelles	5	6	8	6	6,3	Structurant
Panama	6	6,5	5,5	5,5	5,9	Structurant
Pas-de-Calais	4,5	3,5	3	4,5	3,9	Structurant
Arctique et RMN	3	4	5	3	3,8	Émergent prospectif
Gibraltar	4	3	3,5	4	3,6	Structurant



La pensée stratégique a traité les détroits, ces deux derniers siècles, comme une question de géographie nautique et de droit, celle du passage et de la liberté de navigation. Cette grille ne décrit plus l'objet car les grands verrous maritimes sont devenus des infrastructures critiques mondiales, au même titre qu'un réseau électrique ou qu'une dorsale numérique. Leur valeur tient à la densité de dépendances irremplaçables qu'ils concentrent en un point.

Du point de passage à l'infrastructure critique

La criticité d'un détroit naît de la rencontre de trois propriétés.
Un **verrou devient systémique** lorsque les trois se cumulent.

LA CONCENTRATION

La part d'un flux mondial qui se trouve canalisée par un seul chenal.

LA NON-SUBSTITUABILITÉ

La difficulté ou le coût de réacheminer ce flux par une autre voie dans un délai utile.

LA VITESSE DE PROPAGATION

La rapidité avec laquelle une interruption se diffuse aux systèmes interdépendants (les prix, les chaînes d'approvisionnement, les marchés financiers)



Ce recadrage fait passer les détroits du champ de la logistique à celui de **la sécurité économique**. Tant qu'on les lit comme des couloirs de transport, on raisonne en délais et en surcoûts. Dès lors qu'on les lit comme des infrastructures critiques, on raisonne en **dépendances** exploitables, en points de **défaillance** unique et en leviers de **coercition**. Les chocs les plus coûteux de la décennie ne sont pas venus d'une saturation logistique mais d'une **volonté politique** de fermer, de taxer ou de saboter un passage.

La lecture en cercles concentriques

Chaque détroit est analysé par cercles successifs, du flux le plus visible vers les effets de système les plus éloignés. La méthode corrige un biais récurrent qui consiste à confondre un détroit avec sa cargaison la plus médiatisée : Ormuz n'est pas un détroit pétrolier, Malacca n'est pas un détroit de conteneurs et Taïwan n'est pas un détroit de semi-conducteurs. Chacun superpose des **couches de criticité** que la précédente dissimule.

Le rendement de cette approche est de révéler **où loge la vulnérabilité réelle**, qui se situe presque toujours dans la sécurité énergétique d'un continent client, dans la chaîne de la donnée ou dans le mécanisme de transmission des prix. Le rapport applique systématiquement cette grille aux cinq verrous les plus structurants, dont les schémas figurent dans les parties correspondantes.

Une typologie des détroits

Détroit systémique mondial	L'interruption se propage à l'économie mondiale en quelques jours.	Ormuz, Malacca, Suez, Bab-el-Mandeb
Détroit structurant régional	L'importance est majeure mais les effets restent d'abord concentrés sur un bassin ou une chaîne précise.	Gibraltar, Bosphore, Dardanelles, Pas-de-Calais, Panama
Détroit émergent ou recomposé	La criticité est tirée moins par les volumes actuels que par leur trajectoire et par les rivalités de puissance qui s'y nouent. En une seule crise, il peut basculer au rang systémique.	Taïwan, Béring et les passages arctiques

Une typologie des vulnérabilités

Les vulnérabilités géopolitiques	conflits, sanctions et rivalités de puissance
Les vulnérabilités climatiques	sécheresse, cyclone, tsunami (ex : Panama)
Les vulnérabilités numériques	la rupture des câbles sous-marins qui longent ces verrous
Les vulnérabilités logistiques	congestion, saturation portuaire et dépendances de transbordement (contagion lorsqu'un détroit en reporte la charge sur un autre)

Une typologie des modes de coercition

L'apport le plus différenciant de ce rapport consiste à lire le détroit non comme un risque subi mais comme **un instrument manié**, en distinguant cinq registres de coercition gradués.

1

Le blocus ouvert, frontal et assumé, dont la fermeture déclarée d'Ormuz en mars 2026 est le cas le plus significatif.

2

La quarantaine, qui étrangle un trafic sans déclaration de guerre et que la littérature stratégique tient pour le scénario le plus probable autour de Taïwan et en mer de Chine méridionale.

3

Le péage, par lequel un riverain monnaie le passage qu'il ne peut durablement interdire, registre vers lequel Téhéran a précisément glissé.

4

Le sabotage gris, qui exploite le déni plausible, à l'image des avaries de câbles répétées en Baltique et autour de Taïwan.

5

Le recours au droit enfin, lorsque la réglementation, l'assurance, les sanctions ou les contrôles à l'exportation sont employés pour fermer une route sans tirer un coup de feu.

La matrice ci-dessous croise ces registres avec les principaux verrous, faisant apparaître que la plupart des espaces sont désormais exposés à **plusieurs modes à la fois**, ce qui interdit toute réponse uniforme.

Matrice de criticité des détroits

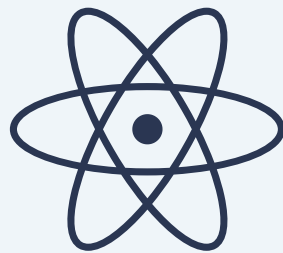
Verrou	Blocus ouvert	Quarantaine	Péage	Sabotage gris	Recours au droit
Ormuz	●	○	●	○	◐
Malacca	○	●	-	○	○
Suez et Bab	◐	○	○	◐	○
Taïwan	◐	●	○	●	◐
Bosphore	◐	○	◐	○	●
Mer de Chine mérid.	○	●	○	●	◐
Baltique	-	○	-	●	○
Arctique	○	-	◐	○	◐

Pertinence de chaque registre de coercition pour le verrou considéré.

○ faible ◐ modérée ● forte - sans objet.

La thèse de la simultanéité

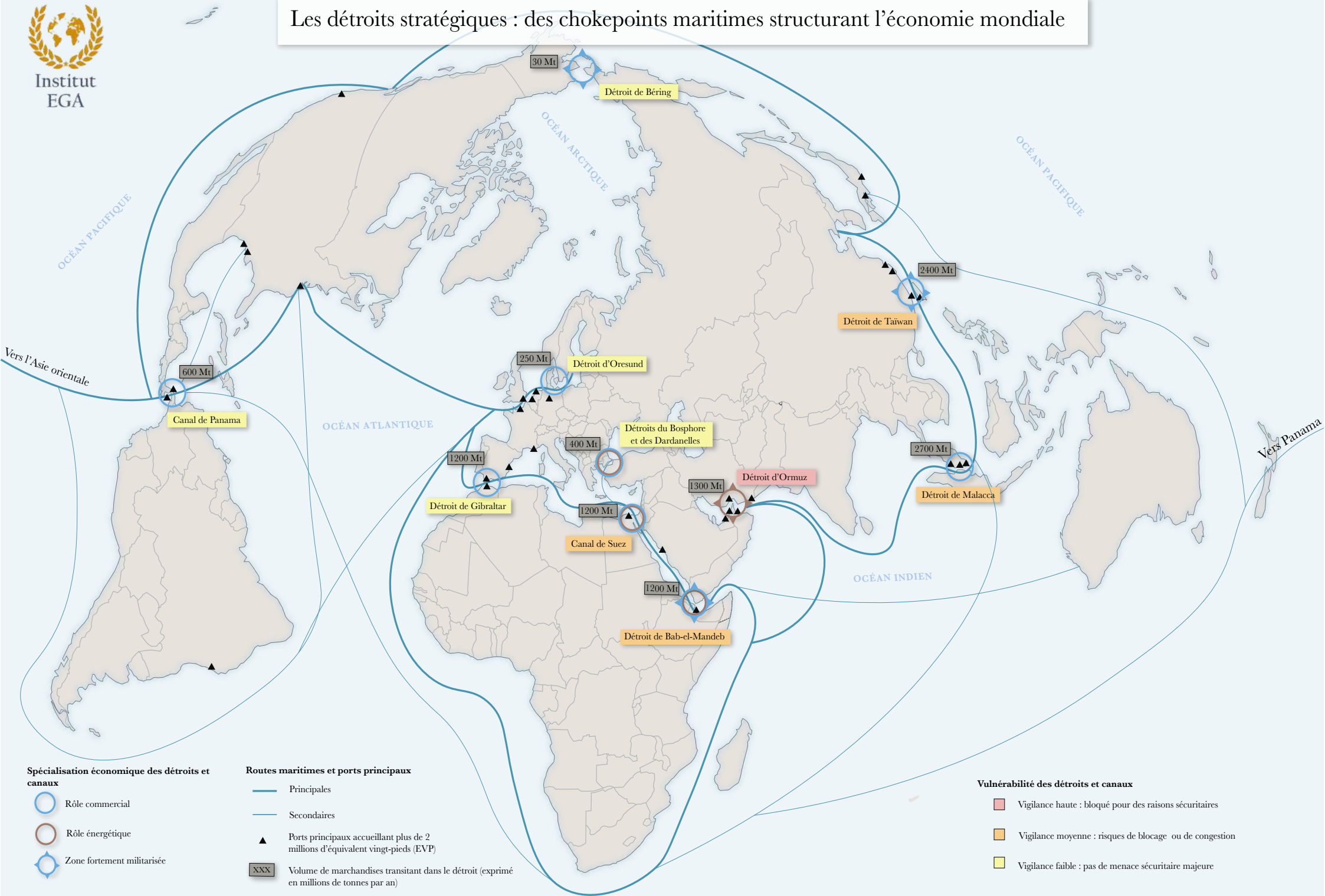
La **conjoncture de 2026** est une mise sous **tension simultanée** des verrous de niveau systémique. Les détroits se tendent ensemble et les stratégies de contournement cessent d'être indépendantes. Le report de Suez vers le Cap allonge les rotations de près de onze mille milles nautiques et sature les escales australes, tandis que les primes de risque de guerre se propagent d'un bassin à l'autre et que les marchés de l'assurance maritime révisent simultanément plusieurs zones.






Modéliser cette corrélation, plutôt que d'additionner des analyses détroit par détroit, constitue la démonstration centrale du rapport.

→ Il est acquis qu'un verrou peut être fermé. Qu'advient-il lorsque plusieurs le sont, ou menacent de l'être, dans une même fenêtre ?





La fragilité du système mondial des flux prend corps dans ces moments de corrélation, car la **redondance** suppose que les **alternatives** soient disponibles au moment où l'on en a besoin, condition que la simultanéité met précisément en défaut.






Spécialisation économique des détroits et canaux

-  Rôle commercial
-  Rôle énergétique
-  Zone fortement militarisée

Routes maritimes et ports principaux

-  Principales
-  Secondaires
-  Ports principaux accueillant plus de 2 millions d'équivalent vingt-pieds (EVP)
-  XXXX Volume de marchandises transitant dans le détroit (exprimé en millions de tonnes par an)

Vulnérabilité des détroits et canaux

-  Vigilance haute : bloqué pour des raisons sécuritaires
-  Vigilance moyenne : risques de blocage ou de congestion
-  Vigilance faible : pas de menace sécuritaire majeure

LES DÉTROITS SYSTÉMIQUES MONDIAUX

Les trois verrous traités dans cette partie partagent la propriété de **propager une interruption à l'économie mondiale en quelques jours**. Ils diffèrent toutefois par la nature de leur flux critique, pétrolier pour Ormuz, énergétique et commercial asiatique pour Malacca, conteneurisé et européen pour Suez. Ensemble, ils forment le cœur de la démonstration.

Le détroit d'Ormuz

Ormuz est l'archétype de la thèse du rapport. Aucun autre verrou ne réunit à ce degré **la concentration d'un flux irremplaçable**, la **fragilité géopolitique** et la capacité à **transformer ce passage en instrument de coercition**. L'année 2026 a fait passer le détroit du statut de risque latent à celui d'**arme activée**. Il offre, en grandeur réelle, le test des cinq registres de coercition et du paradoxe du contournement.

Ossature des flux

Environ **vingt millions de barils par jour** de brut et de produits raffinés ont transité par Ormuz en 2025, soit de l'ordre d'**un cinquième de la consommation pétrolière** mondiale et près de 35 % du brut échangé par voie maritime. La majeure partie de ce flux est tournée vers l'Asie, dont la Chine, l'Inde, le Japon et la Corée du Sud, ce qui déplace d'emblée le centre de gravité du détroit hors du Golfe lui-même.

Surtout, Ormuz n'est pas qu'une artère pétrolière. Il est aussi la seule porte de sortie maritime du **Qatar**, qui assure près d'un cinquième du commerce mondial de gaz naturel liquéfié. Le verrou cumule ainsi la première dépendance pétrolière et l'une des premières dépendances gazières de la planète, ce qui interdit toute lecture mono-énergétique. C'est la **concentration** et non le volume brut qui rend le détroit systémique, car aucune autre route ne peut absorber, dans un délai utile, la fraction du marché mondial qui en dépend.

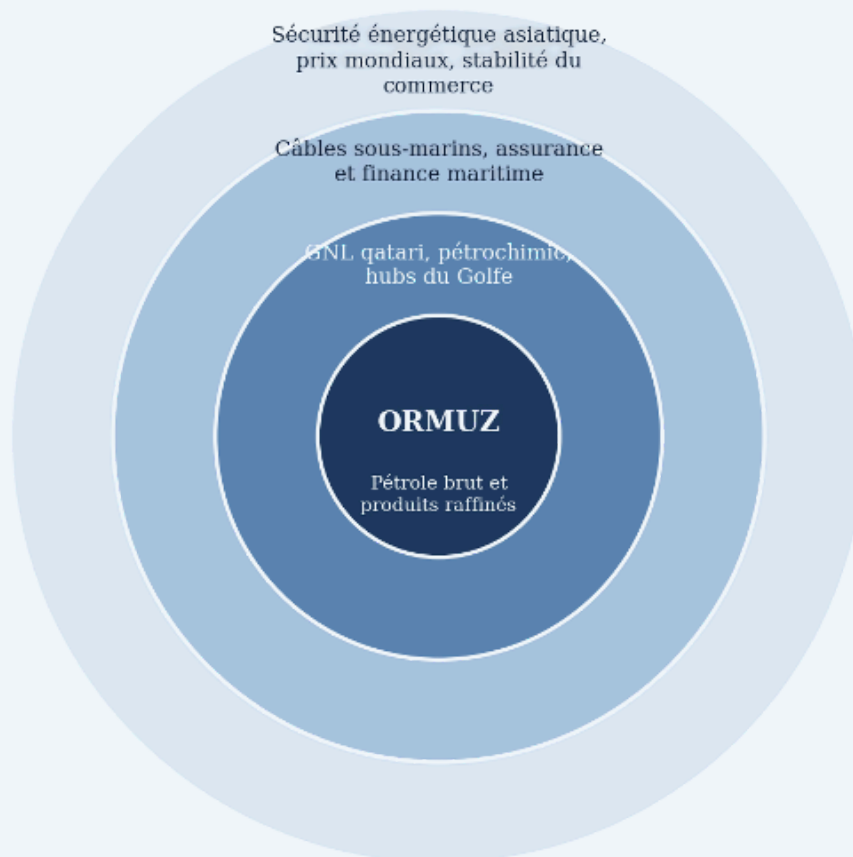
La rupture de 2026

Le **28 février 2026**, des frappes israélo-américaines visant le programme nucléaire et balistique iranien ainsi que l'appareil politique et sécuritaire de la république islamique ont ouvert un conflit dont l'une des répliques immédiates a porté sur le détroit. Le 4 mars, Téhéran l'a déclaré fermé et a engagé des actions contre les navires en transit, avant d'envisager le basculement vers un **système de péage** qui monnaie le passage pour certains navires. La réponse occidentale a combiné un contre-blocus américain des ports iraniens à compter du 13 avril, une libération coordonnée de quatre cents millions de barils par les membres de l'Agence internationale de l'énergie et une séquence diplomatique conduite notamment par Londres et Paris.

Au-delà de son issue, l'épisode a montré qu'**un riverain affaibli sur le plan conventionnel conserve une capacité de nuisance disproportionnée** et que **le glissement du blocus vers le péage relève d'un calcul rationnel plutôt que d'une désescalade**, l'Iran ayant tout intérêt à taxer un trafic dont l'interruption totale ruinerait ses propres exportations. Il a confirmé, surtout, que la simple crédibilité d'une menace suffit à reconfigurer les marchés, les primes d'assurance et les routes bien avant toute fermeture effective.

Le détroit d'Ormuz

Lecture en cercles concentriques



● **Le brut et les produits raffinés** forment la couche visible, celle qui commande les titres et la réaction immédiate des cours. C'est la moins révélatrice, car elle est aussi la plus substituable à la marge, par les stocks stratégiques et par les capacités de contournement examinées plus loin.

● **Le gaz naturel liquéfié qatari**, les charges pétrochimiques et les grands hubs portuaires du Golfe, de Jebel Ali à Fujairah, élargissent l'exposition. Une perturbation ne frappe pas seulement le pétrole mais l'approvisionnement gazier de l'Europe et de l'Asie, la chaîne pétrochimique mondiale et la fonction de transbordement du Golfe, dont dépendent des trafics qui n'ont, en apparence, rien à voir avec l'énergie.

● **Les câbles sous-marins** qui empruntent le corridor du Golfe pour relier l'Europe à l'Asie, l'assurance et le financement maritimes dont les primes de risque de guerre se reconfigurent en quelques heures et les marchés de matières premières qui intègrent la prime de risque. Ce cercle, presque jamais cartographié, est celui où la dépendance devient réellement non substituable à court terme.

● **La sécurité énergétique asiatique**, la formation du prix mondial du pétrole et, par contagion, la stabilité du commerce et la trajectoire de l'inflation. C'est ici que se situe la vulnérabilité décisive. La contrainte qui lie réellement le système est la dépendance énergétique des grands importateurs asiatiques et le mécanisme par lequel une tension à Ormuz se transmet, en jours, aux prix payés à Rotterdam ou à Shanghai.

Le détroit d'Ormuz

Rapports de force et contrôle

Le chenal passe par les eaux territoriales iraniennes au nord et omanaises au sud, sous le régime du passage en transit de la convention sur le droit de la mer. Cette géographie confère à Téhéran une **asymétrie singulière**, la capacité de perturber à faible coût ce qu'il ne peut s'approprier. La présence navale américaine, articulée autour de la **V^e Flotte** et renforcée en 2026, garantit la liberté de navigation sans pour autant pouvoir prévenir le harcèlement de basse intensité, qui relève d'une logique de déni d'accès peu coûteuse pour l'attaquant et très onéreuse pour le défenseur.

Le paradoxe le plus instructif est chinois. Premier client du brut du Golfe, Pékin est aussi le plus exposé à une fermeture, sans disposer des moyens de sécuriser lui-même le détroit, ce qui éclaire la dépendance stratégique au cœur de sa diplomatie énergétique et ses appels constants à la liberté de navigation. La Chine subit ainsi une vulnérabilité qu'elle dénonce chez les autres, configuration qui limite sa marge de manœuvre dans la crise iranienne.



Stratégies de contournement

Deux **oléoducs** seulement permettent d'éviter le détroit.

- **Le réseau Est-Ouest saoudien**, ou *Petroline*, relie la côte du Golfe à Yanbu sur la mer Rouge, avec une capacité de crête portée à environ sept millions de barils par jour depuis 2019.
- **L'oléoduc d'Abou Dhabi** vers Fujairah ajoute de l'ordre de 1,5 à 1,8 million de barils. La capacité de contournement réellement disponible se situe, tous oléoducs confondus, entre 3,5 et 5,5 millions de barils par jour, à comparer aux vingt millions qui transitent par le détroit.

La contrainte n'est d'ailleurs pas seulement la longueur des tubes mais la **capacité de chargement à l'arrivée**, le terminal de Yanbu tournant déjà près de sa limite parce qu'il fut dimensionné pour des opérations courantes. Les enseignements de 2026 sont encore plus importants : les contournements eux-mêmes ayant été visés, le réseau Est-Ouest subissant une frappe iranienne qui en a retiré environ sept cent mille barils par jour et Fujairah étant touché par des attaques de drones. L'architecture de contournement a été conçue pour une interruption de quelques jours. Elle n'a jamais été pensée pour une crise durable et c'est la raison pour laquelle **sa redondance est largement illusoire** dès que la perturbation se prolonge.

Le détroit d'Ormuz : un verrou énergétique mondial sous tension géopolitique



1. Un chokepoint énergétique majeur de la mondialisation

- Flux pétroliers transitant par Ormuz avant la crise (en Mb/j*)
- Production pétrolière des États du Golfe en 2024 (en Mb/j)
- Production gazière des États du Golfe en 2024 (en milliards de m3)
- Principaux terminaux pétroliers

2. Une guerre géopolitique au sein d'une zone militarisée

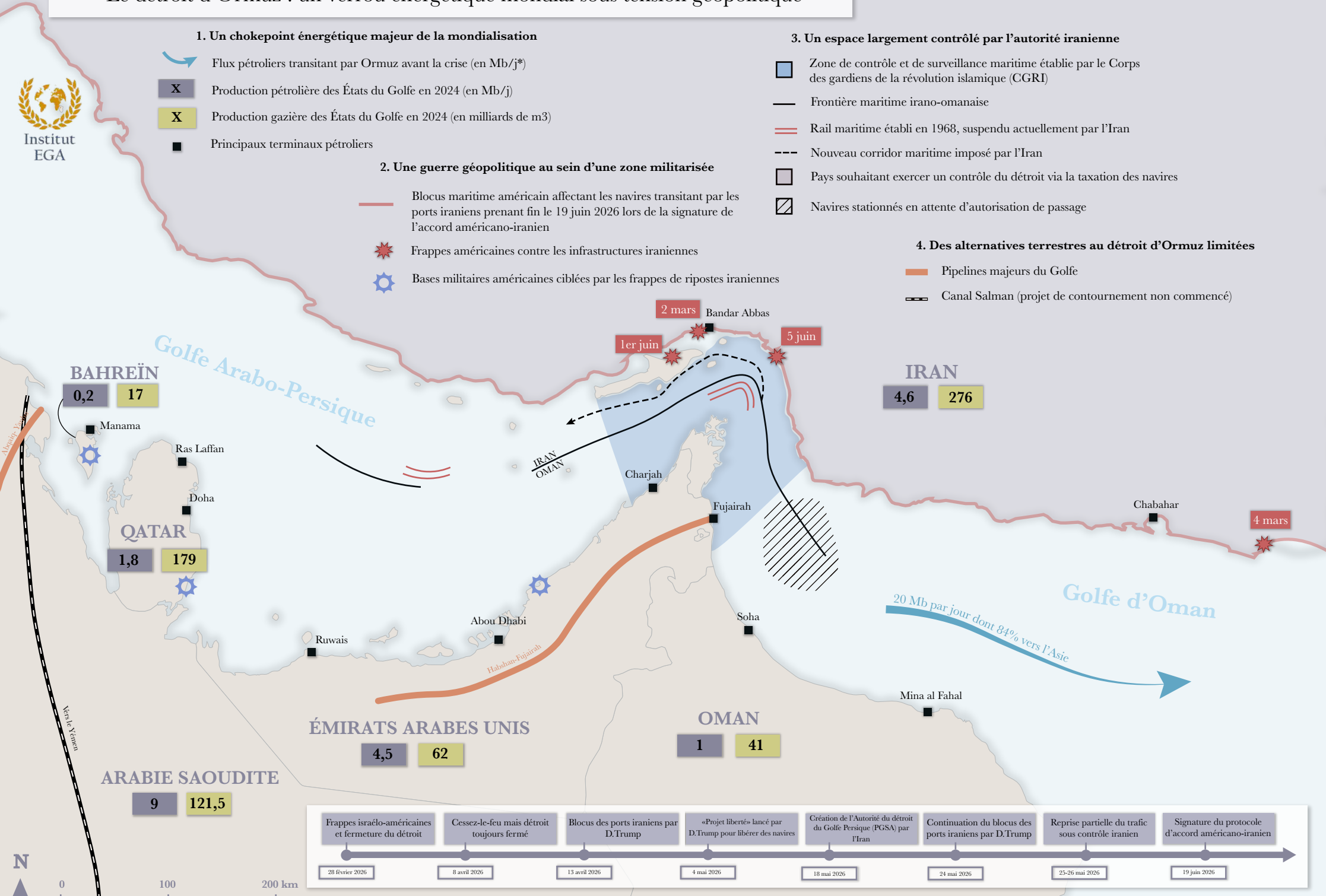
- Blocus maritime américain affectant les navires transitant par les ports iraniens prenant fin le 19 juin 2026 lors de la signature de l'accord américano-iranien
- Frappes américaines contre les infrastructures iraniennes
- Bases militaires américaines ciblées par les frappes de ripostes iraniennes

3. Un espace largement contrôlé par l'autorité iranienne

- Zone de contrôle et de surveillance maritime établie par le Corps des gardiens de la révolution islamique (CGRI)
- Frontière maritime irano-omanaise
- Rail maritime établi en 1968, suspendu actuellement par l'Iran
- Nouveau corridor maritime imposé par l'Iran
- Pays souhaitant exercer un contrôle du détroit via la taxation des navires
- Navires stationnés en attente d'autorisation de passage

4. Des alternatives terrestres au détroit d'Ormuz limitées

- Pipelines majeurs du Golfe
- Canal Salman (projet de contournement non commencé)



Le détroit d'Ormuz

Exposition sectorielle et implication stratégique

L'exposition se diffuse par cercles décroissants de visibilité. Les **raffineurs** et **pétrochimistes** asiatiques sont en première ligne, suivis des industriels européens dont les coûts énergétiques répercutent toute prime de risque. L'assurance maritime, dont les places londoniennes concentrent le risque de guerre, absorbe le choc avant de le redistribuer en surcoûts. Pour la France et l'Europe, l'exposition est **double**, par le gaz naturel liquéfié qatari qui alimente une partie du marché européen et par une industrie pétrochimique tributaire des charges du Golfe.

Ormuz valide ainsi les quatre propositions du rapport : la **transformation du passage** en arme, le **déplacement du centre de gravité** vers la sécurité énergétique asiatique et la transmission des prix, l'**illusion du contournement** et l'**adjacence européenne**.

Pour les décideurs, la politique de stocks stratégiques retrouve une valeur de premier ordre, la diversification vers le gaz et le pétrole atlantiques devient une couverture et les organisations doivent provisionner le scénario de la perturbation prolongée, le seul que la conjoncture de 2026 ait réellement enseigné.

L'exposition française à Ormuz est moins directe que celle de l'Asie, mais elle est réelle et se loge dans les cercles profonds. Le gaz naturel liquéfié qatari participe à l'approvisionnement gazier européen sur lequel la France s'appuie depuis la réduction des flux russes, et toute tension sur le détroit s'y répercute en prix.

L'industrie pétrochimique nationale dépend de charges et d'intermédiaires dont une part transite par le Golfe, tandis que les grands armateurs et assureurs de la place, au premier rang desquels un acteur français de dimension mondiale, absorbent immédiatement la hausse des primes de risque de guerre. La couverture passe par les stocks stratégiques et par une diversification atlantique du sourcing énergétique.



Le détroit de Malacca

Si Ormuz est le verrou de l'offre énergétique, Malacca est celui de la **demande asiatique**. Au premier semestre 2025, environ 23,2 millions de barils de pétrole par jour y ont transité, soit près de 29 % des flux pétroliers maritimes mondiaux, ce qui en fait désormais le **premier point de passage pétrolier de la planète** devant Ormuz. Au-delà de l'énergie, le détroit concentre entre le quart et le tiers du commerce maritime mondial et voit passer une part décisive des conteneurs reliant l'Asie à l'Europe et au Moyen-Orient. **Singapour**, à son extrémité, a bâti sur ce trafic le premier port à conteneurs du monde, avec un record de **44,66 millions d'EVP** en 2025.

La singularité de Malacca tient à ce que sa criticité est d'abord celle d'un seul acteur. Près de **80 % des importations pétrolières chinoises** et environ les **deux tiers du commerce extérieur chinois** empruntent ce chenal, ce qui a donné naissance, dès 2003, au concept de **dilemme de Malacca**, la conscience que la prospérité chinoise repose sur une voie maritime que Pékin ne contrôle pas et qu'une marine rivale pourrait interdire en cas de conflit.

23,2 millions de
barils de pétrole
par jour au premier
semestre 2025

29% des flux
pétroliers
maritimes
mondiaux

1/3 du
commerce
maritime
mondial

80% des
importations
pétrolières
chinoises

Lu à travers la typologie des modes de coercition, Malacca est le théâtre privilégié d'une **quarantaine potentielle** plutôt que d'un blocus formel. Cette ombre portée commande la stratégie de puissance chinoise depuis vingt ans. La dépendance du Japon et de la Corée, dont les importations pétrolières transitent respectivement à hauteur de **80 et 70%** par ce passage, étend la vulnérabilité à l'ensemble de l'Asie du Nord-Est et en fait un facteur structurant de l'équilibre stratégique régional.

La France touche Malacca par sa marine marchande et par le commerce manufacturé. Le premier armateur français, troisième transporteur de conteneurs au monde, exploite des lignes Asie-Europe dont la rotation dépend de ce chenal autant que de Suez, de sorte qu'une perturbation y renchérirait directement le fret supporté par les chargeurs nationaux.

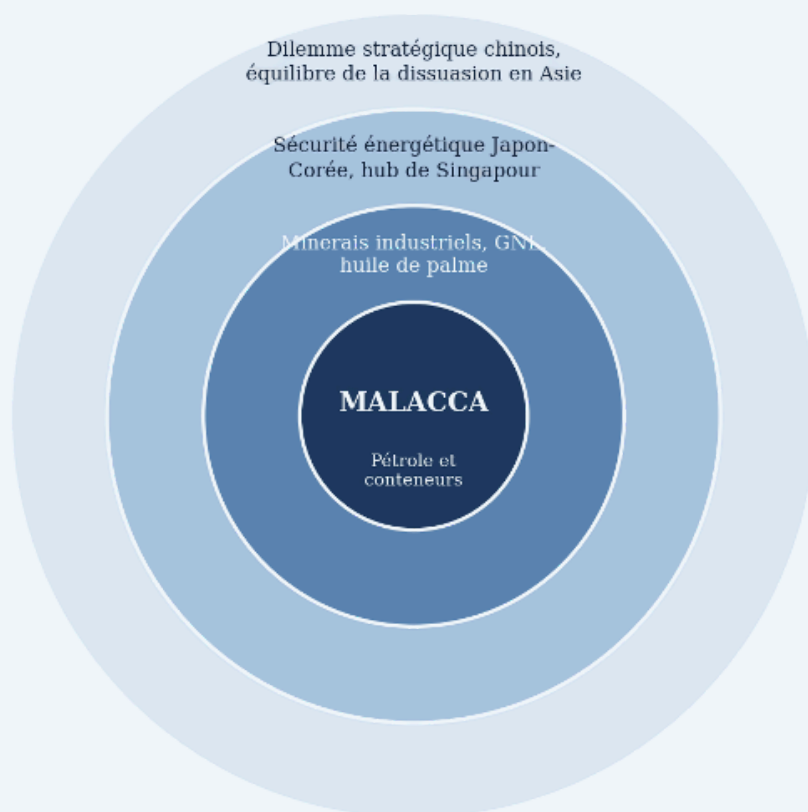
L'exposition est aussi indirecte mais profonde, l'appareil productif français important par cette voie des composants, des métaux et des biens intermédiaires asiatiques. Le risque pertinent n'est pas une fermeture, peu probable hors conflit majeur, mais l'ombre stratégique qu'il fait peser sur la stabilité des chaînes d'approvisionnement dont dépend l'industrie.



Lecture en cercles concentriques

Le **brut et les conteneurs** forment la couche visible, prolongée par les matières premières industrielles, minerais de fer, cuivre, caoutchouc et huile de palme, qui alimentent l'appareil productif d'Asie orientale. Une interruption frapperait simultanément l'énergie et la chaîne manufacturière mondiale, dont Malacca est le goulet d'amont.

Au-delà, le détroit commande la **sécurité énergétique du Japon et de la Corée** ainsi que la crédibilité stratégique de la Chine, dont l'économie pourrait être étranglée en quelques semaines. La vulnérabilité réelle n'est donc pas logistique mais **stratégique**, elle structure l'équilibre de la dissuasion en Asie et la course aux corridors alternatifs.



Contournement et dilemme chinois

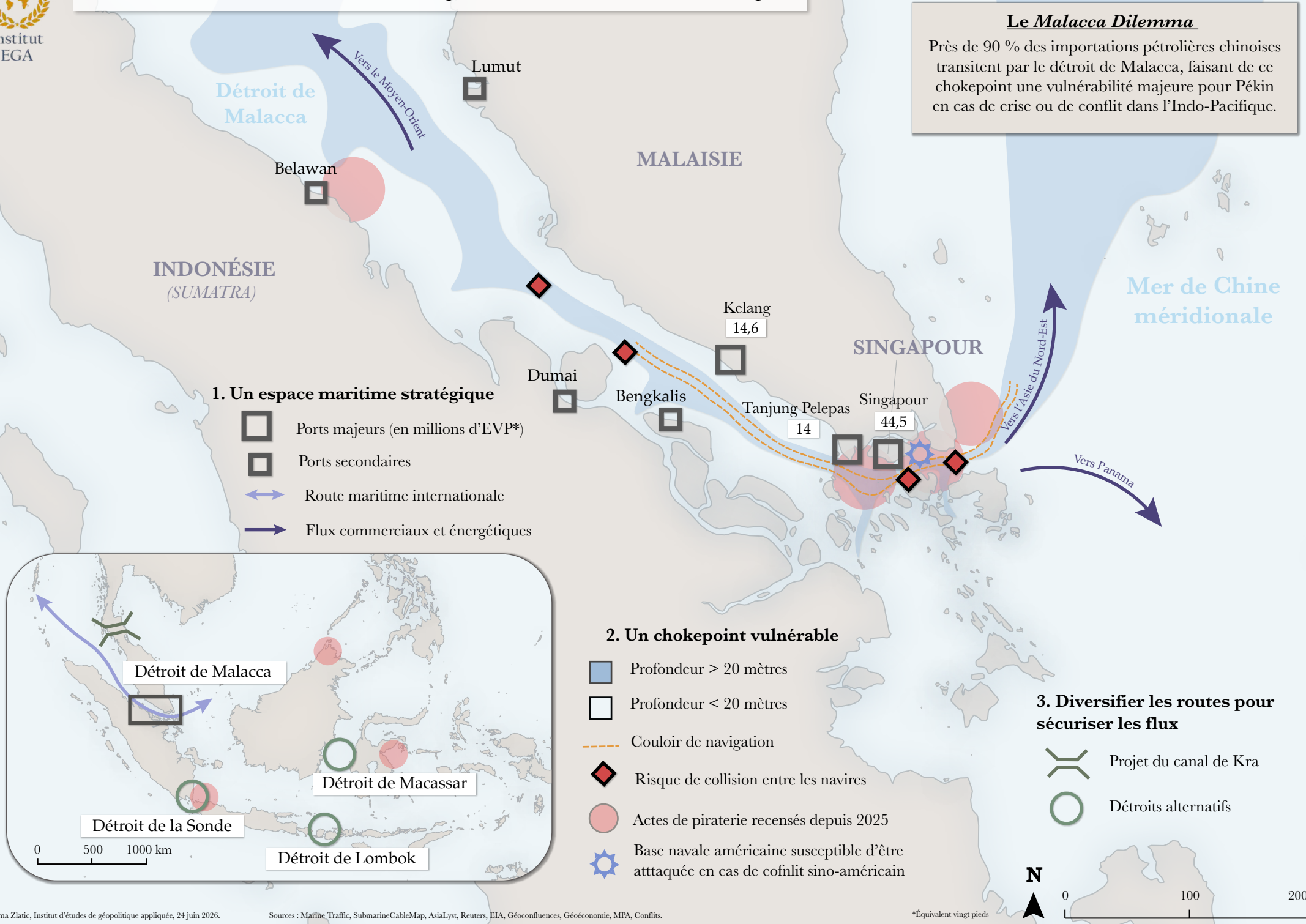


La réponse chinoise s'est déployée sur terre. Les **oléoducs et gazoducs** reliant le Yunnan au port birman de Kyaukphyu contournent entièrement le détroit, mais leur capacité pétrolière, de l'ordre de 440 000 barils par jour, ne couvre **qu'une fraction des besoins**, et la guerre civile birmane en perturbe l'exploitation. Les corridors d'Asie centrale et de Russie, les projets autour de **Gwadar au Pakistan** et l'hypothèse d'un **canal de Kra** en Thaïlande complètent l'éventail, sans en changer la conclusion.





Le contournement terrestre, même additionné, plafonne très en deçà des **15 millions de barils par jour** que consomme la Chine et la dépendance maritime est appelée à se renforcer à court terme. Malacca illustre ainsi le paradoxe de la résilience dans sa version la plus coûteuse, celle d'un État qui investit des dizaines de milliards dans des alternatives qui ne le libèrent pas de sa contrainte. Pour les acteurs occidentaux, cette dépendance constitue à la fois un **facteur de stabilité**, Pékin ayant intérêt à la libre circulation, et un levier potentiel en cas de confrontation majeure.

Le détroit de Malacca au coeur des dépendances et rivalités Indo-Pacifiques







Le Malacca Dilemma
Près de 90 % des importations pétrolières chinoises transitent par le détroit de Malacca, faisant de ce chokepoint une vulnérabilité majeure pour Pékin en cas de crise ou de conflit dans l'Indo-Pacifique.





1. Un espace maritime stratégique

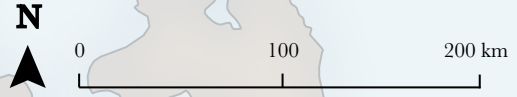
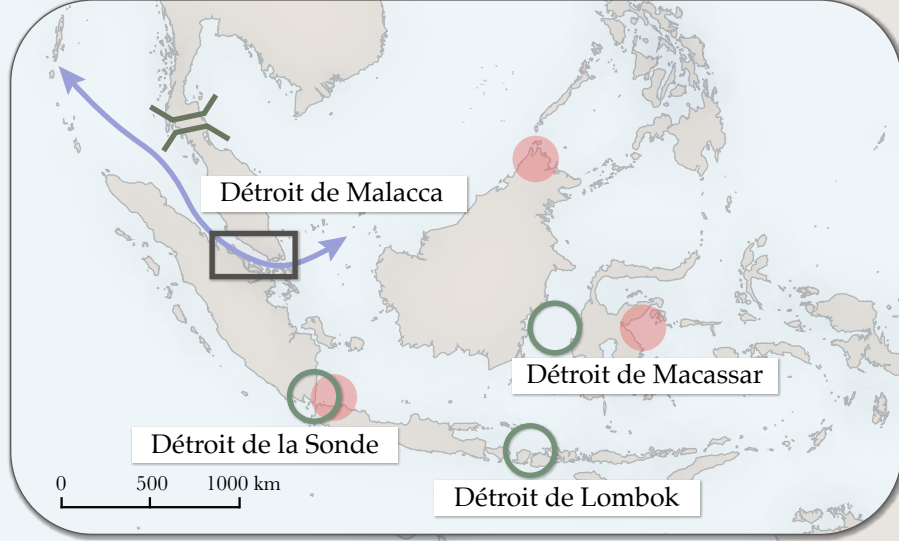
-  Ports majeurs (en millions d' EVP*)
-  Ports secondaires
-  Route maritime internationale
-  Flux commerciaux et énergétiques

2. Un chokepoint vulnérable

-  Profondeur > 20 mètres
-  Profondeur < 20 mètres
-  Couloir de navigation
-  Risque de collision entre les navires
-  Actes de piraterie recensés depuis 2025
-  Base navale américaine susceptible d'être attaquée en cas de conflit sino-américain

3. Diversifier les routes pour sécuriser les flux

-  Projet du canal de Kra
-  Détroits alternatifs



Suez et Bab-el-Mandeb

Le canal de Suez et le détroit de Bab-el-Mandeb forment un même système. Ce dernier représente la voie la plus courte entre l'Asie et l'Europe, par laquelle transitent en régime normal de **12 à 15% du commerce mondial** et jusqu'au **tiers** du trafic conteneurisé Est-Ouest. Sa criticité ne tient pas à l'énergie mais au temps. Le contournement par le cap de Bonne-Espérance ajoute près de onze mille milles nautiques et de dix à quatorze jours à chaque rotation, immobilisant des capacités, renchérissant le fret et dérégulant les chaînes en flux tendu.

La crise ouverte par les **attaques houthistes** à partir de fin 2023 a fait basculer le système dans un régime dégradé dont il n'est pas sorti. Le trafic dans le sud de la mer Rouge est tombé d'environ **70 à 30 ou 35 navires** par jour. L'interruption des attaques à la suite du cessez-le-feu de Gaza en octobre 2025 n'a pas entraîné de reprise significative du trafic en mer Rouge. Les principaux armateurs continuent de privilégier **la route du cap de Bonne-Espérance**, tandis que le conflit impliquant l'Iran en 2026 a compromis les perspectives d'un rétablissement rapide.

Lecture en cercles concentriques



Le premier cercle est celui des **conteneurs et du commerce manufacturé**.

Le deuxième intègre les **hydrocarbures**, dont le **GNL** à destination de l'Europe, ainsi que les recettes de péage égyptiennes, devenues une variable budgétaire pour Le Caire.

Le troisième cercle est **numérique**, la mer Rouge étant l'un des corridors de câbles sous-marins les plus denses entre l'Europe et l'Asie. Plusieurs ont été endommagés entre 2024 et 2025 dans un environnement conflictuel.

Le quatrième cercle est celui des **répercussions inflationnistes sur les économies européennes** et de la résilience des chaînes de valeur. La vulnérabilité décisive est ici directement européenne, ce qui distingue Suez d'Ormuz et de Malacca et en fait le verrou dont la France et ses partenaires doivent se préoccuper au premier chef.

La Mer Rouge : un espace au coeur des recompositions face à la crise d'Ormuz



1. Une artère vitale du commerce mondial

- Le détroit de Bab-el-Mandeb formant un système indissociable avec ...
- ... le canal de Suez
- Ports stratégiques majeurs
- Route maritime internationale

2. Un chokepoint militarisé au coeur des rivalités régionales

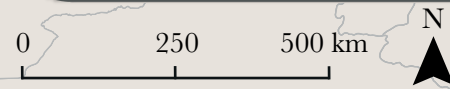
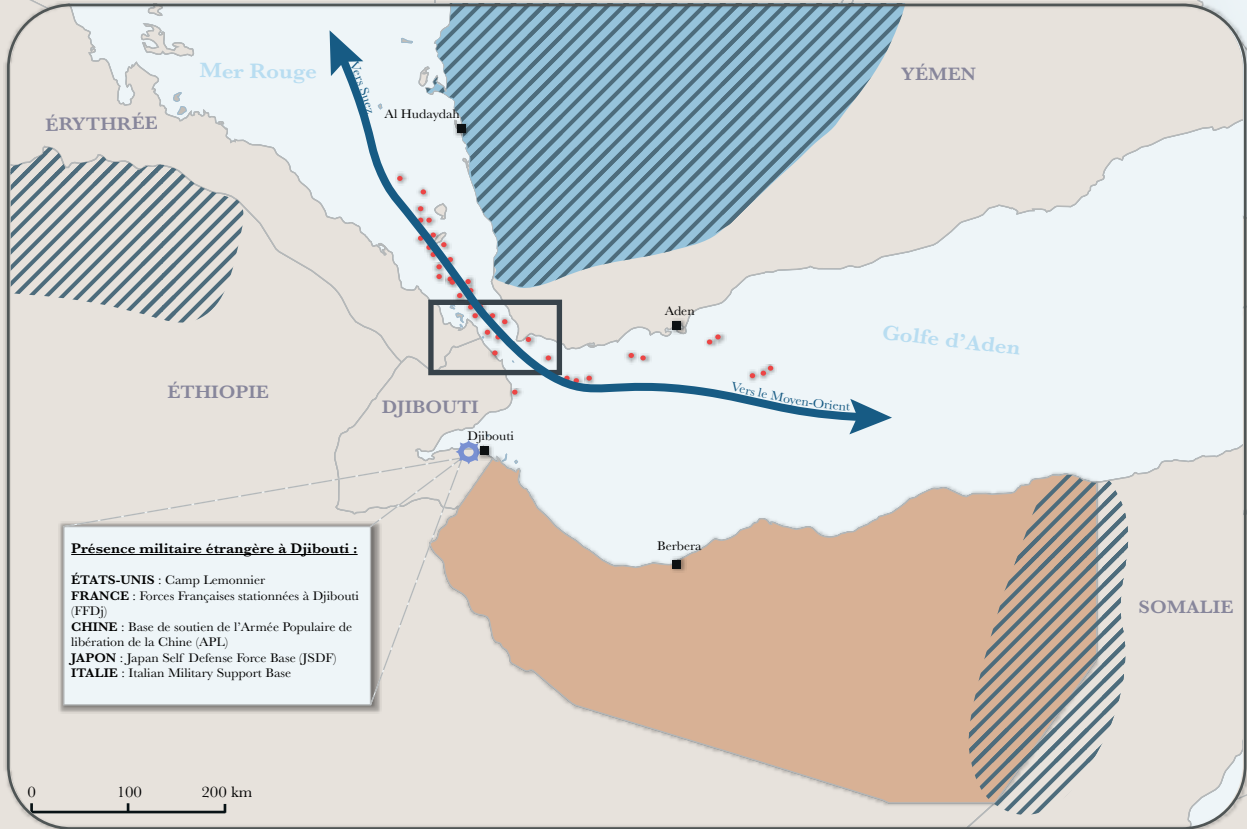
- Concentration de bases militaires étrangères
- Somaliland, reconnu par Israël en avril 2026 comme « État indépendant et souverain »
- Espaces en conflit armé depuis janvier 2024
- Territoires houthis (menaçant de fermer le détroit)
- Attaques houthis en 2024
- Route sécurisée par l'opération européenne *Aspides*

3. Un espace d'autant plus stratégique depuis la crise d'Ormuz en 2026

- Flux de pétrole et de GNL transitant par le détroit
- Pipeline concentrant les flux de pétrole des pays du Golfe

OPÉRATION EUROPÉENNE *ASPIDES*
Depuis février 2024, la frégate française *La Provence* participe à l'opération européenne *Aspides* en mer Rouge. Plus de 650 navires marchands ont été protégés face aux attaques houthis. Le mandat de la mission a été prolongé par l'Union européenne jusqu'au 28 février 2027.

FLUX DE PÉTROLE TRANSITANT PAR LA MER ROUGE :
Avant la crise d'Ormuz : 4 Mb/j*
Pendant la crise d'Ormuz : 7,2 Mb/j
* en millions de barils par jour.



Suez et Bab-el-Mandeb

Bénéficiaires et perdants du contournement



Le report sur le Cap a redistribué la valeur. Les **ports sud-africains** de **Durban** et du **Cap** captent un **surcroît** de trafic, les assureurs du risque de guerre londoniens élargissent leurs primes, les chantiers navals enregistrent des commandes de couverture et les armements positionnés saisissent les fenêtres de taux spot.



À l'inverse, l'**Égypte** subit l'**érosion** de ses recettes, les chargeurs européens absorbent des délais et des surcoûts, et l'appareil industriel en flux tendu paie la prime de l'incertitude.



Le **corridor Inde, Moyen-Orient, Europe** est présenté comme l'alternative de long terme, mais il traverse précisément les espaces que le choc de 2026 a déstabilisés, ce qui en diffère la crédibilité. La leçon de Suez est qu'un verrou peut être **durablement évité sans être remplacé**, le contournement devenant alors un coût permanent plutôt qu'une parade temporaire.

Suez et Bab-el-Mandeb constituent le verrou le plus directement français des trois systémiques. Le report durable sur le cap de Bonne-Espérance allonge les rotations des lignes desservant Marseille-Fos et Le Havre, immobilise des capacités et nourrit une inflation importée qui pèse sur l'industrie et la distribution nationales.

C'est aussi par ce système que se joue l'avenir du corridor Inde, Moyen-Orient, Europe, dont Marseille figure parmi les débouchés européens pressentis. La France a donc un intérêt de premier ordre à la sécurisation de cette route et à la crédibilité des alternatives, qui engagent directement la compétitivité de ses ports et de sa façade méditerranéenne.



LES DÉTROITS RÉGIONAUX STRUCTURANTS

Les verrous traités ici ne déclenchent pas, à eux seuls, de choc mondial instantané. Leur importance est néanmoins majeure, car ils commandent l'**équilibre de bassins entiers** et constituent des **points de bascule potentiels** lorsque la conjoncture se tend ailleurs. Ils sont les **amplificateurs** de la thèse de la simultanéité davantage que ses déclencheurs.

Le Bosphore et les Dardanelles

Les détroits turcs forment le seul débouché maritime de la mer Noire et relèvent d'un régime juridique singulier, la **convention de Montreux** de 1936, qui confère à Ankara la régulation du passage et, en temps de guerre, la faculté d'en restreindre l'accès aux navires de guerre des belligérants. Environ **4% du commerce pétrolier mondial** et une part considérable des exportations céréalières de la région empruntent ces eaux, ce qui place la sécurité alimentaire d'une partie du Moyen-Orient et de l'Afrique sous la dépendance directe de ce passage.

La guerre d'Ukraine a fait du bassin un **laboratoire de la coercition** par les flux. De 2022 à 2023, Moscou a tour à tour autorisé, étranglé puis instrumentalisé le corridor céréalière, l'initiative onusienne s'étant effondrée à l'été 2023 au profit d'un corridor temporaire plus risqué et plus difficile à assurer. Le même répertoire que celui observé à Ormuz s'y déploie, la menace navale créant un environnement de risque qui rend les transits non assurables, donc économiquement impossibles, sans qu'un blocus formel soit nécessaire.



Le projet de **canal d'Istanbul**, qui permettrait à Ankara de contourner les contraintes de Montreux, ajoute une variable de souveraineté à surveiller à moyen terme, car il redéfinirait le **contrôle** d'un accès stratégique majeur. Le Bosphore illustre, mieux qu'aucun autre, la manière dont un détroit régional devient un instrument géopolitique de premier plan dès lors qu'un conflit s'installe à sa porte.

Le Bosphore et les Dardanelles

La mécanique de la **coercition céréalière** mérite d'être décomposée, car elle constitue le modèle que d'autres bassins pourraient répliquer. Le verrou n'a jamais été fermé au sens juridique. C'est l'environnement de risque, par la menace de frappes sur les navires et les ports d'embarquement, qui a rendu les transits inassurables ou assurables à des primes prohibitives, produisant l'effet d'un **blocus** sans en porter le nom ni en assumer le coût politique. La réouverture du corridor a ensuite servi de **monnaie d'échange diplomatique**, transformant un flux vital en levier de négociation, schéma exactement transposable à d'autres denrées et à d'autres routes.

Ankara occupe dans ce dispositif une position d'**arbitre** que la convention de Montreux institutionnalise. Sa capacité à fermer le passage aux bâtiments de guerre des belligérants lui confère un poids diplomatique considérable et fait du régime juridique lui-même un enjeu stratégique, que le projet de canal alternatif viendrait rebattre. Le Bosphore démontre ainsi qu'un détroit structurant peut, sous l'effet d'un conflit riverain, acquérir une **criticité alimentaire et diplomatique** sans commune mesure avec son tonnage.

La France est exposée au Bosphore par les marchés plutôt que par ses propres flux. La volatilité des prix céréaliers déclenchée par les à-coups du corridor de la mer Noire affecte les filières agricoles et agroalimentaires nationales, grande exportatrice de céréales, et nourrit l'instabilité de pays partenaires du pourtour méditerranéen et africain où la France porte des intérêts diplomatiques et sécuritaires.

L'enjeu dépasse le commerce, car une crise alimentaire au sud de la Méditerranée se traduit rapidement en pression migratoire et en tension politique. La sécurité du corridor céréalier relève donc, pour Paris, autant de la politique étrangère que de la sécurité économique.



Le canal de Panama

Panama achemine environ **5% du commerce maritime mondial** et constitue la colonne vertébrale des échanges entre les côtes américaines et l'Asie.

1

La **sécheresse** de 2023 et 2024 y a imposé une réduction historique des transits, dont l'enseignement dépasse l'épisode, car elle a fait du climat une vulnérabilité de premier rang pour une infrastructure tributaire de l'eau douce. Les réserves se sont reconstituées début 2026, au point de forcer l'ouverture des déversoirs, mais la surveillance d'un retour d'El Niño demeure et le trafic n'est pas revenu à ses niveaux antérieurs, le gaz naturel liquéfié restant inférieur d'environ 73 % à l'avant-crise.

2

À la vulnérabilité climatique s'ajoute désormais une **vulnérabilité politique**. Les revendications **américaines** sur le contrôle du canal et la contestation de concessions portuaires introduisent une incertitude que les chargeurs et les investisseurs doivent intégrer dans leurs décisions d'acheminement de long terme. Les grands travaux d'infrastructure hydraulique engagés par l'autorité du canal ne produiront leurs effets qu'à l'horizon de la prochaine décennie, laissant ouverte, dans l'intervalle, une fenêtre de fragilité que la simultanéité des crises rend d'autant plus sensible. Panama démontre qu'une vulnérabilité climatique et une vulnérabilité politique peuvent se superposer sur un même verrou et en démultiplier la criticité.

La **mécanique hydrologique** de la contrainte mérite attention, car elle dessine un mode de **défaillance** inédit. Le canal fonctionne par écluses alimentées en eau douce par un système lacustre, de sorte qu'une sécheresse ne ralentit pas le trafic par congestion mais le **rationne** par réduction du tirant d'eau autorisé et du nombre de créneaux quotidiens. Les armateurs ont alors le choix entre **alléger** leurs chargements, **enchérir** pour des créneaux mis aux enchères ou **contourner** par le cap Horn ou les ports de la côte ouest américaine, trois réponses coûteuses qui se répercutent sur le commerce des Amériques et sur les exportations énergétiques. Le report observé sur le **gaz naturel liquéfié**, dont les volumes sont demeurés très inférieurs à l'avant-crise, illustre la sensibilité particulière des cargaisons à forte valeur et à contraintes de tirant.

L'exposition française à Panama est concentrée sur les territoires d'outre-mer américains. Les Antilles et la Guyane (centre spatial guyanais) dépendent d'acheminements maritimes dont une part emprunte ou recoupe l'espace canalaire, et toute dégradation des conditions de transit y renchérit l'approvisionnement.

L'enjeu pour la France est d'intégrer cette dépendance ultramarine dans sa cartographie des risques, là où elle est souvent omise.



Le détroit de Gibraltar

Gibraltar commande l'entrée de la Méditerranée et, par elle, l'articulation entre l'Atlantique, l'Europe du Sud et le canal de Suez. Sa criticité est moins celle d'un goulet menacé que celle d'un **nœud énergétique et de transbordement**, autour duquel s'organisent le soutage, les flux de gaz naturel liquéfié et le ravitaillement. Sa **stabilité institutionnelle** en fait un point de passage rarement contesté, mais sa valeur croît mécaniquement chaque fois que Suez se dégrade, puisque l'alternative atlantique par le Cap débouche précisément sur cet accès. Gibraltar est ainsi un révélateur de la santé du système méditerranéen davantage qu'un foyer de risque autonome, et sa surveillance relève d'une logique d'indicateur avancé.

Le détroit cumule pourtant plusieurs fonctions qui en font un nœud sous-estimé. Il est l'une des **premières places mondiales de soutage**, où se ravitaillent les navires entrant ou sortant de Méditerranée, un point d'atterrissage de câbles reliant l'Europe à l'Afrique et un passage stratégique pour les marines, dont le contrôle conditionne l'accès au bassin occidental. Sa proximité avec des routes migratoires et des trafics illicites en fait par ailleurs une **zone de surveillance permanente** pour les marines riveraines.



Tant que Suez fonctionne, Gibraltar n'est **qu'une porte** parmi d'autres. Dès que la mer Rouge se ferme et que le trafic bascule sur le Cap, l'ensemble de ce flux détourné vers l'Europe du Nord se représente à l'entrée atlantique de la Méditerranée et Gibraltar **redevient un maillon** dont la fluidité conditionne celle de tout le bassin.

Le détroit du Pas-de-Calais

Le Pas-de-Calais est l'un des détroits les plus fréquentés du monde et la principale interface maritime entre la Manche et la mer du Nord. Sa criticité est avant tout celle d'une **densité logistique extrême**, qui en fait un point de congestion et de vulnérabilité aux incidents, aux mouvements sociaux et aux pressions migratoires davantage qu'aux rivalités de puissance. Il commande des échanges intra-européens essentiels et concentre, sur un espace restreint, des infrastructures numériques et énergétiques sous-marines dont la protection relève désormais de la **sécurité européenne**. Sa fragilité est interne au continent, ce qui en fait un cas de gouvernance plus que de géopolitique, mais l'extension du **sabotage gris** aux fonds marins européens lui confère une dimension nouvelle qu'il serait imprudent de négliger.



La nouveauté tient à l'irruption de la menace sur les **infrastructures sous-marines**. Les interconnexions électriques et les câbles de données qui traversent le détroit relient directement le système énergétique et numérique français à ses voisins, et leur exposition au sabotage de déni plausible, déjà observé en Baltique, transforme un enjeu de gouvernance logistique en enjeu de défense. Le Pas-de-Calais illustre ainsi la manière dont un verrou considéré comme sûr peut basculer dans le champ de la sécurité dès lors que les fonds marins deviennent un terrain de confrontation.

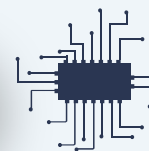


La densité du trafic, parmi les plus fortes au monde, en fait un point de **fragilité systémique** pour le commerce intra-européen. Un incident majeur, échouement, collision ou pollution, suffirait à ralentir un volume d'échanges considérable entre les îles Britanniques, le Benelux et la façade française, avec des **effets en cascade** sur les ports de la Manche et de la mer du Nord. La concentration, sur un même couloir, du trafic de surface, des câbles, des interconnexions électriques et des liaisons fixes en fait un **objet de sécurité européenne** à part entière.

LES DÉTROITS ET ESPACES ÉMERGENTS OU RECOMPOSÉS

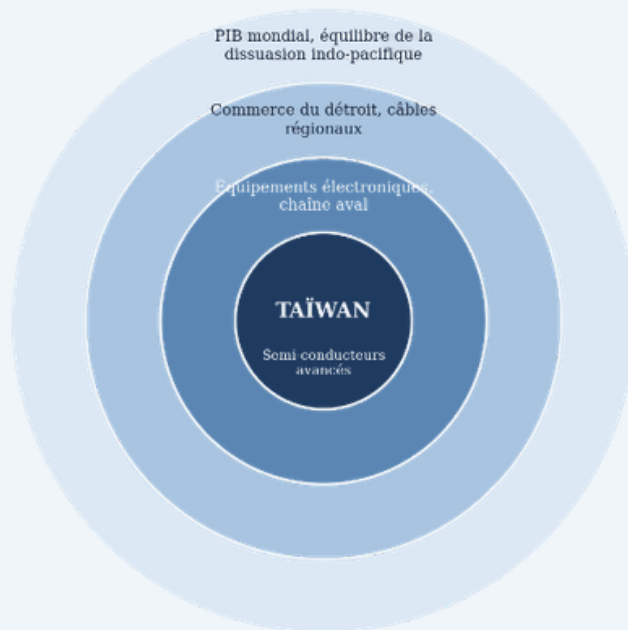
Les espaces réunis ici tirent leur criticité moins de leurs volumes actuels que de leur trajectoire et des **rivalités** qui s’y cristallisent. Ils dessinent la géographie des flux de demain et, pour certains, le théâtre des chocs les plus coûteux imaginables.

Le détroit de Taïwan



Taïwan est le verrou dont la **fermeture** serait **la plus coûteuse** de tous pour ce qui s’y fabrique. L’île produit la quasi-totalité des **semi-conducteurs** les plus avancés. Une prise de contrôle donnerait à Pékin la main sur environ **92 % de cette production**, tandis qu’une rupture de cette chaîne est chiffrée autour de dix mille milliards de dollars, soit près d’un dixième du produit mondial. La littérature stratégique converge sur un scénario de quarantaine plutôt que d’invasion, une coercition par étranglement maritime conçue pour produire la paralysie commerciale sans franchir le seuil de la guerre ouverte, à laquelle l’écosystème taïwanais serait particulièrement vulnérable à court terme.

La réponse est une **recomposition industrielle** d’ampleur. L’implantation de TSMC en Arizona, dotée d’un engagement de cent soixante-cinq milliards de dollars, l’accord commercial signé entre Washington et Taipei début 2026 et les programmes européens, indiens et japonais visent à réduire la concentration, mais la diversification est un projet de longue durée et ne dissipe pas la vulnérabilité immédiate. Le bouclier de silicium protège autant qu’il enferme, puisqu’une quarantaine qui paralyserait les usines taïwanaises frapperait aussi l’économie chinoise, ce qui introduit une dissuasion mutuelle au cœur même du risque. Taïwan démontre que la criticité d’un détroit peut tenir entièrement à un **flux invisible**, ici la production de composants, et que la géoéconomie des semi-conducteurs constitue désormais un théâtre de puissance à part entière.



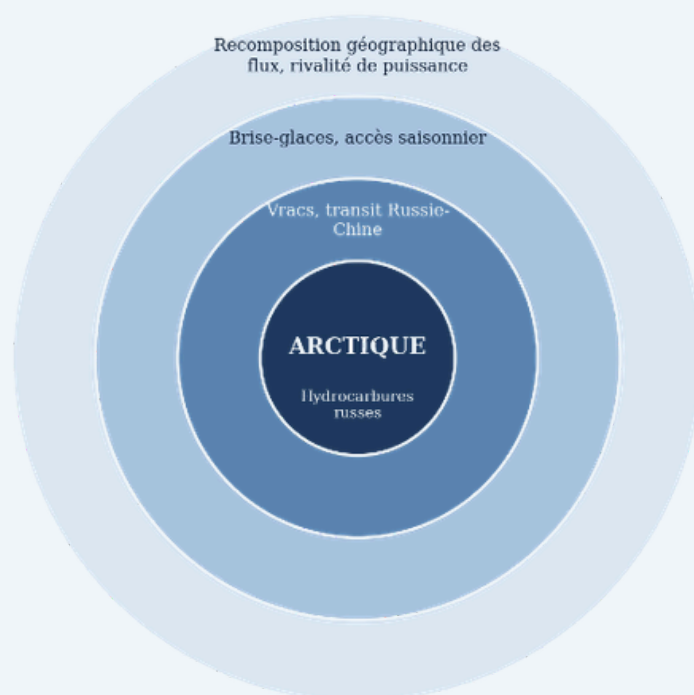
La France n’héberge pas de production de semi-conducteurs au nœud le plus avancé, mais son industrie en dépend de façon diffuse et critique. L’automobile, l’aéronautique, la défense et les équipements télécoms nationaux intègrent des composants dont la disponibilité serait immédiatement compromise par une crise taïwanaise, comme l’ont déjà montré les pénuries récentes.

L’Europe et la France disposent d’atouts en amont de la chaîne, dans les équipements, les matériaux et certaines spécialités, qui constituent autant de leviers de négociation et de résilience. L’enjeu national est de consolider ces positions et de sécuriser les approvisionnements en composants stratégiques, plutôt que de viser une autarcie hors d’atteinte.

LES DÉTROITS ET ESPACES ÉMERGENTS OU RECOMPOSÉS

L'Arctique et la Route maritime du Nord

L'Arctique incarne la promesse d'une géographie nouvelle et la réalité d'une **route encore marginale**. La Route maritime du Nord permet de **réduire d'environ 40 %** la distance entre l'Asie orientale et l'Europe. Toutefois, le trafic de transit y demeure limité : en 2025, il a atteint seulement 3,2 millions de tonnes pour une centaine de voyages. Ces flux concernent presque exclusivement les échanges entre la Russie et la Chine et sont composés majoritairement d'hydrocarbures. L'écart entre l'ambition affichée par Moscou et la réalité mesurée est considérable, et les sanctions, l'état des champs énergétiques et la brièveté de la fenêtre de navigation en bornent l'essor.



La criticité de l'espace arctique est **prospective et stratégique** plutôt que volumétrique. Elle tient à l'adossement de la **route à la Russie**, à l'intérêt croissant des opérateurs chinois, à la flotte de brise-glaces nucléaires qui en conditionne l'accès et à la militarisation progressive d'un bassin où se croisent les intérêts russes, américains et chinois. Le passage du Nord-Ouest canadien et le **détroit de Béring** complètent ce théâtre encore embryonnaire, mais dont la valeur croîtra au rythme du recul des glaces et de la **recherche d'alternatives** aux verrous méridionaux sous tension. C'est le seul espace où la simultanéité des crises pourrait jouer en faveur d'une route, en précipitant son adoption faute de mieux.

LES DÉTROITS ET ESPACES ÉMERGENTS OU RECOMPOSÉS

L'Arctique et la Route maritime du Nord

Trois facteurs commandent la trajectoire de cet espace

1

Le contrôle russe de la Route maritime du Nord

La Route maritime du Nord est administrée par Moscou comme une voie intérieure **soumise à autorisation** et à l'accompagnement de brise-glaces, ce qui en fait moins une mer libre qu'un corridor placé sous **souveraineté russe**.

2

L'engagement chinois

Formalisé par le concept de route de la soie polaire, **l'investissement chinois** dans la logistique et les ressources arctiques traduit la volonté de Pékin de renforcer sa présence dans la région sans en revendiquer la souveraineté.

3

L'infrastructure d'accès

La **rareté des brise-glaces**, des ports en eau profonde et des dispositifs de balisage constitue une contrainte structurelle qui limite durablement la montée en charge de cet axe maritime.

La promesse arctique se heurte ainsi à un triple plafond, **technique, climatique** et **géopolitique**. La fenêtre de navigation reste courte, l'assurance des transits demeure onéreuse faute de données et de capacité de secours et l'adossement à un seul État riverain en fait une **route politiquement orientée** plutôt qu'une alternative neutre. Son intérêt pour le rapport tient à ce qu'elle matérialise le scénario de recomposition géographique, dans lequel la tension persistante sur les verrous méridionaux finit par rendre acceptable une route hier jugée marginale.

La France revendique un statut d'État observateur attentif aux affaires arctiques et y défend la liberté de navigation comme la préservation d'un espace régi par le droit. Une bascule de la géographie des flux vers le nord, sous contrôle russe et avec un appui chinois, modifierait l'équilibre des routes desservant l'Europe et la place de ses grands ports.

L'enjeu pour Paris est double, peser sur la gouvernance d'un espace en recomposition et anticiper l'effet d'un report partiel des flux asiatiques sur la compétitivité relative des façades européennes. La prudence s'impose toutefois, l'horizon de viabilité commerciale restant lointain et incertain.



LES DÉTROITS ET ESPACES ÉMERGENTS OU RECOMPOSÉS

La mer de Chine méridionale

La mer de Chine méridionale n'est pas un détroit mais un **espace de passage obligé**, par lequel transite environ **un quart du commerce maritime mondial**, soit de l'ordre de trois mille milliards de dollars par an. Les revendications chinoises de la ligne en neuf traits y chevauchent les zones économiques de cinq États riverains, et la militarisation des récifs, le déploiement intensif des garde-côtes et de la milice maritime, ainsi que les incidents répétés avec les Philippines, font de cet espace le laboratoire de la coercition de zone grise.

La présidence philippine de l'**ASEAN** en 2026 et la multiplication des exercices américano-philippins témoignent d'une institutionnalisation de la rivalité. Lu en cercles, l'espace superpose le commerce conteneurisé, les hydrocarbures sous-marins revendiqués et surtout les **câbles numériques** qui le traversent et que les manœuvres de zone grise rendent vulnérables. Sa criticité réelle est qu'il commande l'accès à Malacca et au détroit de Taïwan, dont il forme l'antichambre, de sorte que toute dégradation y préfigure une tension sur les deux verrous systémiques qu'il alimente.

La coercition de zone grise y a atteint un degré de raffinement qui en fait un modèle à part entière. Plutôt que la force ouverte, elle emploie la présence massive et permanente des garde-côtes et d'une **milice maritime civile**, le harcèlement des navires de ravitaillement, l'occupation de hauts-fonds et la construction d'îles artificielles militarisées. Chaque action, prise isolément, reste sous le seuil du conflit armé, mais leur accumulation modifie le contrôle effectif de l'espace, stratégie du fait accompli graduel particulièrement difficile à contrer pour les États riverains et leurs partenaires.



La dimension numérique ajoute une **couche de vulnérabilité sous-estimée**. Plusieurs câbles sous-marins majeurs reliant l'Asie du Sud-Est au reste du monde traversent cet espace, et les mêmes techniques de zone grise, ancrages prolongés, manœuvres opaques, y rendent leur protection ardue. La mer de Chine méridionale **conjugue** ainsi le risque **commercial**, le risque **énergétique** et le risque **numérique** sur un même plan d'eau, et sa trajectoire conditionne la stabilité de toute la façade asiatique du commerce mondial.

LES DÉTROITS ET ESPACES ÉMERGENTS OU RECOMPOSÉS

La Baltique, la mer Noire et la Méditerranée

Ces trois bassins européens illustrent, chacun à leur manière, l'extension du risque aux flancs de l'Europe.

- **La Baltique** est devenue le théâtre privilégié du **sabotage gris**, avec une série d'avaries de câbles et de pipelines attribuées à des navires aux manœuvres suspectes, dans un environnement où l'attribution demeure délicate.
- **La mer Noire** reste sous l'emprise de la **guerre** et de la coercition céréalière déjà analysée.
- **La Méditerranée**, enfin, est l'interface où convergent l'énergie du Golfe, les flux africains et les conteneurs asiatiques, et où s'affirment de **grands hubs de transbordement** dont dépend la connexion de l'Europe au reste du monde.

Ensemble, ces bassins font de la sécurité des fonds marins et des infrastructures sous-marines une priorité européenne de premier rang, et placent la **France**, par sa façade méditerranéenne et ses intérêts numériques, en première ligne de cette nouvelle géographie du risque.

C'est sur ses propres flancs maritimes que l'exposition française devient la plus tangible. La façade méditerranéenne concentre des atterrissements de câbles sous-marins parmi les plus denses au monde, qui font de la région l'un des principaux carrefours numériques entre l'Europe, l'Afrique et l'Asie, et donc une cible de valeur pour le sabotage de déni plausible observé en Baltique.

La France a engagé une stratégie dédiée à la maîtrise des fonds marins, qui répond précisément à cette menace en visant la surveillance et l'intervention en grande profondeur. L'enjeu est de traiter ses câbles, ses interconnexions énergétiques et ses infrastructures sous-marines comme des actifs stratégiques à protéger, au même titre que les approvisionnements physiques.



LES FLUX INVISIBLES LUS COMME SYSTÈMES

Les parties précédentes analysaient l'espace verrou par verrou. Pourtant, certains flux s'organisent en réseaux traversant plusieurs détroits, imposant une **lecture systémique**. Ces couches invisibles concentrent souvent les dépendances les moins substituables. La matrice ci-dessous met en évidence **l'exposition des principaux secteurs économiques** aux grands verrous, notamment le numérique, la défense et l'énergie.

Matrice d'exposition sectorielle

Secteur	Ormuz	Malacca	Suez-Bab	Taiwan	Bosphore	Panama	Mer de Chine
Énergie	●	●	◐	○	◐	◐	●
Automobile	◐	◐	◐	●	○	◐	◐
Aéronautique	○	○	◐	●	-	○	○
Défense	◐	◐	○	●	○	-	◐
Agroalimentaire	○	◐	◐	-	●	◐	○
Numérique	◐	◐	●	●	○	○	●
Pharmacie	○	◐	◐	○	-	○	◐

Intensité de l'exposition de chaque secteur pour le verrou considéré.
○ faible ◐ modérée ● forte - sans objet.



Matrice des conséquences sectorielles par scénario

Scénario	Énergie	Semi-conducteurs	Automobile	Agroalimentaire	Assurance et maritime	Numérique
Normalisation fragile	Prime permanente	Diversification lente	Stocks tampons	Volatilité des prix	Surcoût structurel	Rerouting sans urgence
Fragmentation durable	Blocs régionaux	Chaînes dédoublées	Tension aimants et REE	Réalignement des flux	Bassins segmentés	Câbles et normes scindés
Choc systémique majeur	Flambée et ruptures	Arrêt d'approvisionnement	Production paralysée	Crise et envolée des prix	Retrait de bassins entiers	Dégradations de câbles
Bascule arctique	Débouché oriental russe	Effet direct limité	Effet direct limité	Routes nordiques	Produits polaires	Câbles arctiques

Le système numérique et les câbles sous-marins

La quasi-totalité du trafic intercontinental de données circule par des câbles sous-marins qui suivent, par nécessité géographique, les **mêmes goulets** que les navires. Cette coïncidence transforme chaque détroit en double point de pincement, **physique et numérique**. Le système souffre d'une fragilité structurelle, environ 150 à 200 avaries par an dans le monde, et d'une capacité de réparation limitée qui maintient le délai médian de rétablissement au-delà de 40 jours.

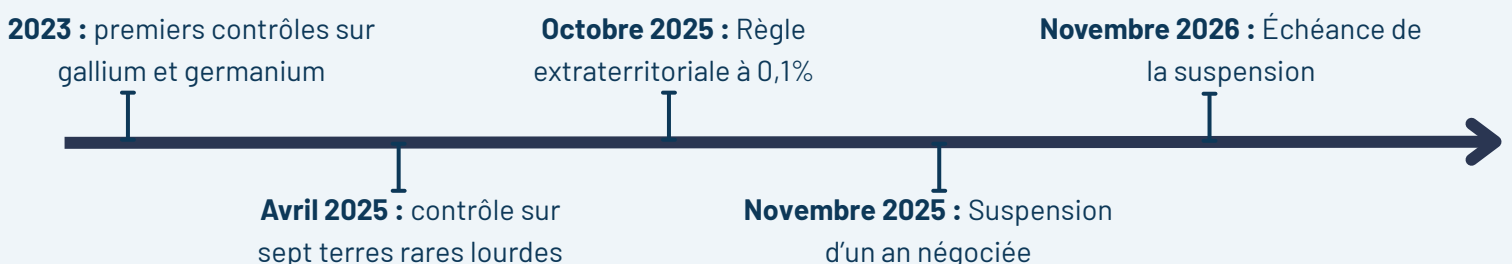
La nouveauté de la période est l'entrée du **sabotage** de déni plausible dans le répertoire stratégique, en Baltique comme autour de Taïwan, où un capitaine a été condamné pour rupture délibérée d'un câble. La chaîne de la donnée est ainsi devenue un terrain de coercition à part entière, dont la protection relève désormais de la sécurité économique au même titre que celle des hydrocarbures, et appelle des **moyens de surveillance** et de réparation que peu d'États européens possèdent en propre.

Le système des semi-conducteurs et des minerais critiques

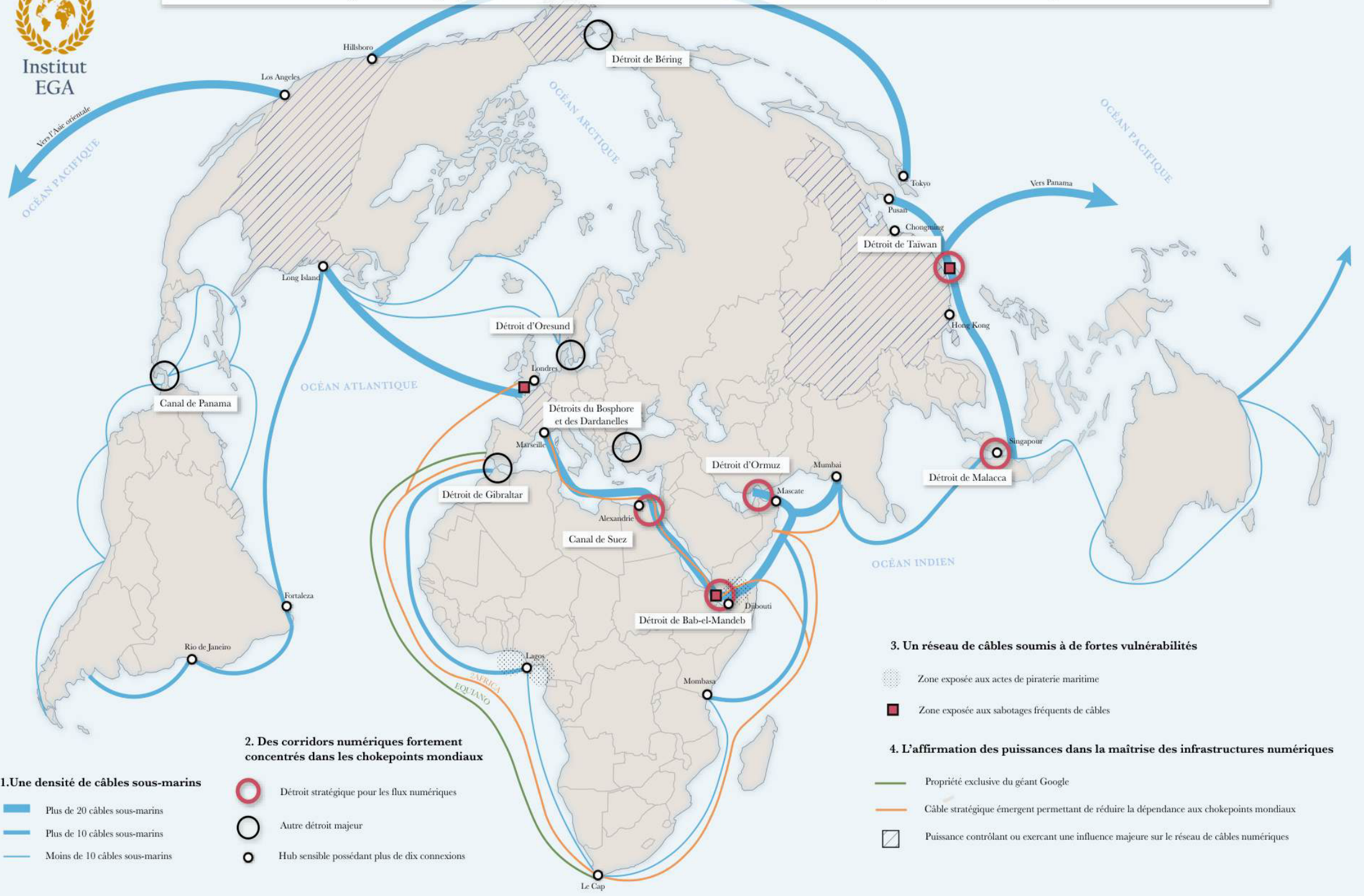
La **chaîne du silicium** repose sur une double concentration stratégique : la fabrication avancée à Taïwan et les intrants minéraux en Chine. **Pékin** contrôle environ 60 % de l'extraction mondiale des terres rares ainsi que l'essentiel du raffinage du gallium, du germanium et des terres rares. Depuis 2023, cette position est devenue un **levier géoéconomique** à travers des restrictions à l'exportation visant plusieurs minerais critiques. En 2025, de **nouvelles mesures** sur les terres rares lourdes ont perturbé l'industrie automobile occidentale, tandis que l'**extension des contrôles** à tout produit intégrant une part d'origine chinoise a renforcé cette dépendance, malgré une suspension partielle négociée en cette fin d'année.

Ce système illustre une forme de coercition par le droit et la réglementation : sans recourir à un détroit ou à un blocus, le contrôle d'intrants critiques permet de produire des effets comparables sur les chaînes de valeur mondiales.

Guerre économique des minerais critiques, 2023-2026



La concentration géostratégique des câbles sous-marins : des flux numériques mondiaux dépendants des détroits



- 1. Une densité de câbles sous-marins**
- ▬ Plus de 20 câbles sous-marins
 - ▬ Plus de 10 câbles sous-marins
 - ▬ Moins de 10 câbles sous-marins

- 2. Des corridors numériques fortement concentrés dans les chokepoints mondiaux**
- Détroit stratégique pour les flux numériques
 - Autre détroit majeur
 - Hub sensible possédant plus de dix connexions

3. Un réseau de câbles soumis à de fortes vulnérabilités

- Zone exposée aux actes de piraterie maritime
- Zone exposée aux sabotages fréquents de câbles

4. L'affirmation des puissances dans la maîtrise des infrastructures numériques

- ▬ Propriété exclusive du géant Google
- ▬ Câble stratégique émergent permettant de réduire la dépendance aux chokepoints mondiaux
- Puissance contrôlant ou exerçant une influence majeure sur le réseau de câbles numériques

Le système agroalimentaire



La **sécurité alimentaire mondiale** dépend d'un petit nombre de corridors **céréaliers** et d'engrais dont la **mer Noire** constitue le nœud le plus exposé. La capacité démontrée d'un belligérant à ouvrir et fermer ce corridor à volonté, et à en faire un levier de négociation, a révélé la profondeur de la dépendance des marchés du Moyen-Orient et de l'Afrique. Aux céréales s'ajoutent les **engrais**, dont la disponibilité conditionne les récoltes à venir et propage donc le risque sur plusieurs campagnes. Le système agroalimentaire ajoute une dimension proprement humanitaire à la géoéconomie des détroits, et fait de la sécurité des passages céréaliers un enjeu de stabilité politique au-delà des seuls marchés.



Le système financier et assurantiel

Derrière chaque navire se tient un **contrat d'assurance** et derrière chaque cargaison un **financement**. Le risque de guerre maritime se concentre sur quelques places, au premier rang desquelles **Londres**, dont les comités définissent les zones à risque et dont les primes commandent, en pratique, la viabilité économique d'une route. C'est par ce canal que la coercition produit ses effets les plus rapides, une zone devenant inassurable bien avant d'être physiquement fermée.

La transmission est **quasi instantanée** et globale, une tension à Ormuz ou en mer Noire se traduisant en heures par une révision des primes qui renchérit le transport sur des routes parfois éloignées du foyer. Le système financier est ainsi le multiplicateur de vulnérabilité par excellence, celui qui convertit une menace localisée en surcoût mondial, et dont la concentration géographique constitue, pour l'Europe continentale, une dépendance stratégique rarement nommée.

Le système militaire et la projection de puissance



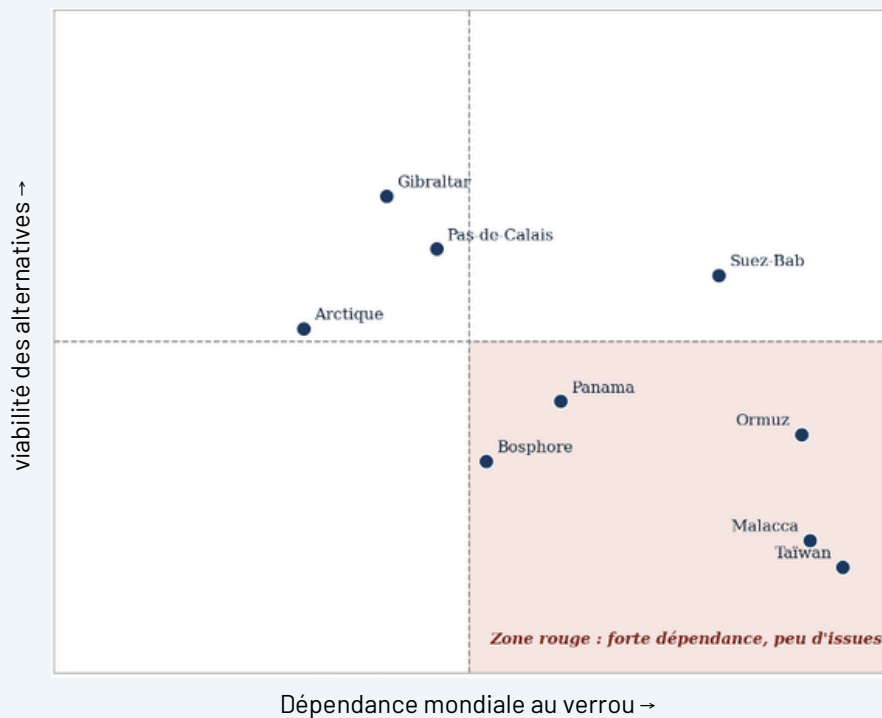
Les détroits sont enfin des **objets militaires**, points d'appui de la projection navale, de la surveillance maritime et des stratégies de déni d'accès. Les capacités dites **A2/AD** permettent à un riverain de tenir un verrou à distance et à moindre coût, retournant l'asymétrie en faveur de l'acteur le plus faible, comme l'illustrent à la fois Ormuz et le détroit de Taïwan. À l'inverse, les marines hauturières organisent la liberté de navigation autour de bases et de déploiements dont la présence même est un signal.

La dimension militaire est le substrat des quatre autres, car c'est elle qui détermine, en dernier ressort, la **crédibilité d'une menace de fermeture** et la capacité d'y répondre.

CONTOURNEMENTS ET CORRIDORS ALTERNATIFS

Cette partie confronte systématiquement chaque verrou à ses alternatives, en évaluant leur viabilité, leur coût, leur délai, leur résilience et les rapports de force qu'elles redéplient. Le constat général est celui d'un **paradoxe de la résilience**. Des solutions de contournement existent dans la plupart des cas, mais elles offrent rarement une capacité de substitution à la hauteur de la dépendance qu'elles sont censées couvrir. La matrice ci-dessous positionne les verrous selon leur **dépendance mondiale** et la **viabilité de leurs alternatives**, et fait ressortir une **zone rouge** où se concentrent les expositions les plus difficiles à couvrir;

Matrice des dépendances et viabilité des alternatives



Verrou	Alternative principale	Capacité et viabilité	Coût et délai	Verdict
Ormuz	Oléoducs Est-Ouest et Fujairah	3,5 à 5,5 Mb/j contre 20 Mb/j transités	Terminaux saturés, infrastructures visées	Couverture partielle
Suez et Bab	Cap de Bonne-Espérance	Opérationnel	+11 000 milles, +10 à 14 jours	Coûteux mais durable
Suez	Corridor IMEC	Multimodal, en construction	Objectif -30 % coûts, -40 % délais	Long terme, incertain
Malacca	Pipelines Chine-Myanmar	Environ 440 000 b/j	Loin des besoins, Birmanie en guerre	Marginal
Panama	Cap Horn, rail, côte ouest US	Capacité limitée	Allongement notable des rotations	Faible
Suez et Malacca	Route maritime du Nord	Environ 3,2 Mt de transit (2025)	Saisonniers, sous contrôle russe	Émergent

CONTOURNEMENTS ET CORRIDORS ALTERNATIFS

Le corridor **Inde, Moyen-Orient, Europe (IMEC)** résume à lui seul les promesses et les limites de la diversification. Annoncé en 2023 et entré en phase de travaux en 2025, il ambitionne de réduire d'environ **30 % les coûts logistiques** et de **40 % les délais entre l'Inde et l'Europe**, par une combinaison de rail, de maritime, de pipelines et de câbles de données, en alternative à la fois à un Suez congestionné et aux nouvelles routes de la soie chinoises.

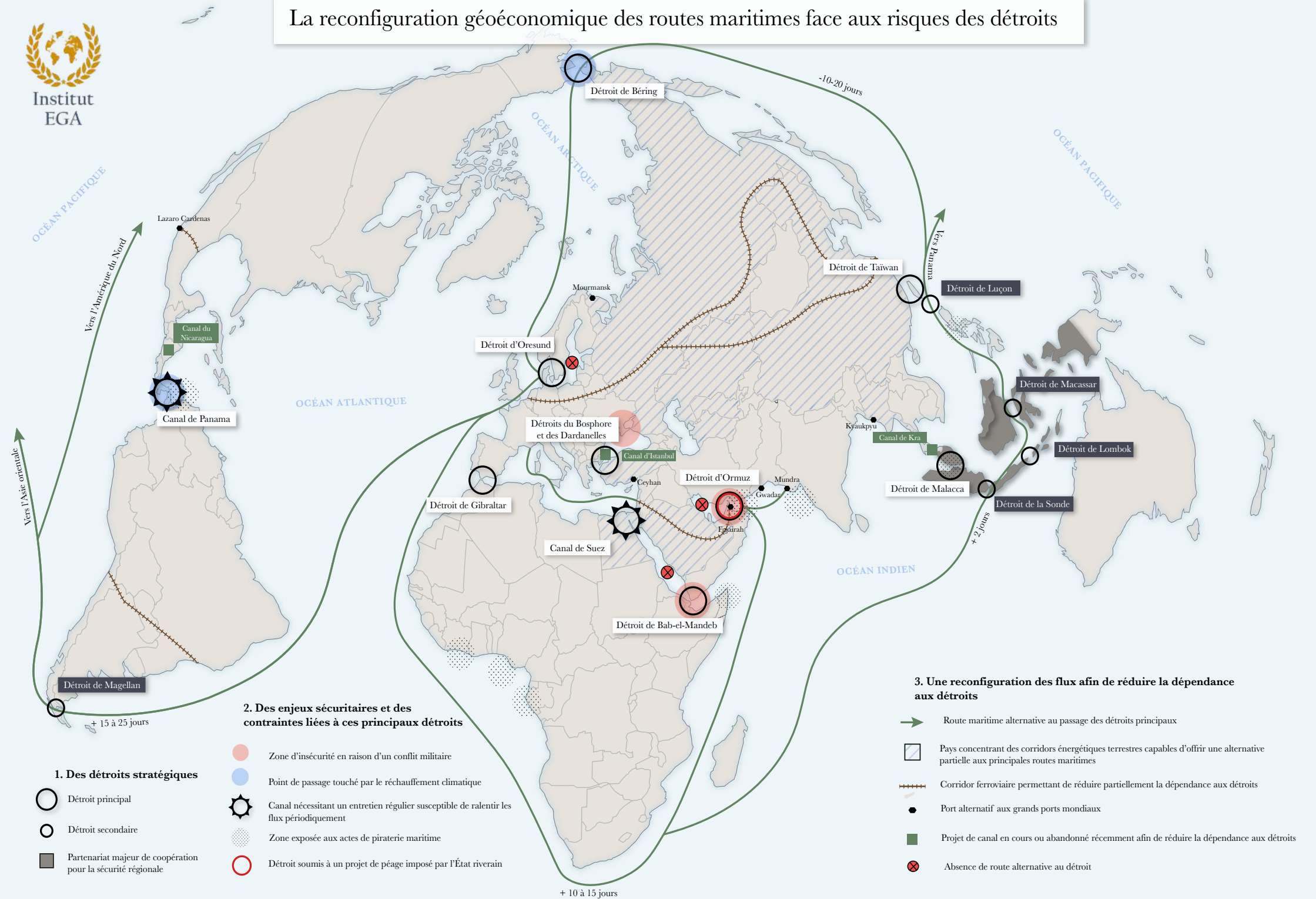
Sa crédibilité se heurte toutefois à sa propre géographie, puisqu'il traverse les espaces que le **choc israélo-iranien** de 2026 a précisément **déstabilisés**, et à sa nature **décentralisée**, qui complique le financement et la coordination. Pour la **France**, dont le port de Marseille figure parmi les débouchés européens envisagés, le corridor représente un **intérêt stratégique direct**, à condition d'en mesurer l'horizon réel, celui d'une décennie plutôt que d'une saison.

La leçon transversale est que la diversification est une politique de long terme, qui ne dispense en rien de provisionner, à court terme, **l'hypothèse d'une perturbation prolongée** des routes existantes. Les contournements doivent être traités pour ce qu'ils sont, des **couvertures partielles et faillibles**, et non comme des garanties dispensant d'une politique de stocks et de résilience.

Corridors alternatifs et recomposition des routes



La reconfiguration géoéconomique des routes maritimes face aux risques des détroits



SCÉNARIOS PROSPECTIFS À L'HORIZON 2030-2035

Le rapport retient **quatre scénarios**, chacun défini par une **hypothèse directrice** sur l'évolution de la corrélation des verrous. Ils ne s'excluent pas totalement mais bornent l'espace des futurs que les décideurs doivent savoir affronter.

1. Normalisation fragile

Les foyers de 2026 se referment sans se résoudre. Ormuz rouvre sous surveillance, la mer Rouge se **rétablit partiellement**, Panama échappe à un El Niño sévère et Taïwan demeure dans l'ambiguïté. Le commerce mondial **absorbe le choc** au prix d'une prime de risque structurelle plus élevée et d'une diversification prudente. C'est le scénario du **retour à une anormalité gérable** mais qui laisse intacte la vulnérabilité de fond et reporte simplement l'échéance.

Les conséquences sectorielles y sont diffuses. L'**énergie** conserve une prime de risque permanente qui renchérit durablement le gaz et le pétrole importés, sans rupture d'approvisionnement. Le **transport maritime** et l'**assurance** intègrent un surcoût structurel, les primes de risque de guerre ne revenant pas à leurs niveaux antérieurs et le maintien partiel du contournement du Cap pérennisant des rotations plus longues. L'**industrie manufacturière** et l'**automobile** s'accommodent de délais allégés mais constituent des stocks tampons qui immobilisent du capital.

L'**agroalimentaire** reste exposé à une volatilité des prix céréaliers entretenue par l'incertitude de la mer Noire, et le **numérique** poursuit, sans urgence, la diversification de ses routes câblées. La logique d'ensemble est celle d'un **impôt permanent sur la fluidité**, supporté par tous les secteurs à bas bruit.

2. Fragmentation durable

La défiance s'institutionnalise et **deux écosystèmes logistiques** se constituent, l'un organisé autour des **routes et des normes occidentales**, l'autre autour des corridors et des **infrastructures sino-russes**, dont la Route maritime du Nord et les pipelines continentaux. Les chaînes de valeur se régionalisent, les coûts augmentent durablement et la sécurité économique prime sur l'efficacité. C'est le scénario d'un monde plus **cher** et plus **segmenté**, vers lequel pointent les tendances lourdes de la décennie et que la multiplication des contrôles à l'exportation rend chaque année plus tangible.

Les effets sectoriels y sont profonds et asymétriques. Les **semi-conducteurs et l'électronique** subissent un dédoublement coûteux des chaînes, avec des capacités redondantes de part et d'autre de la ligne de fracture et une perte d'économies d'échelle. Les **minerais critiques** deviennent un champ de bataille réglementaire permanent, où les contrôles à l'exportation répondent aux restrictions d'accès, pénalisant l'automobile électrique, la défense et les énergies bas-carbone tributaires des aimants et des terres rares. L'**énergie** se réorganise en blocs, le gaz et le pétrole suivant des routes politiquement alignées plutôt que les moins coûteuses. Le **numérique** fragmente ses infrastructures, câbles et normes se séparant selon les sphères d'influence. Les secteurs les plus intensifs en intrants critiques et en composants paient le prix fort de cette segmentation, tandis que la **résilience** l'emporte partout sur l'efficacité.

3. Choc systémique majeur

Une quarantaine de Taïwan, ou la conjonction d'une fermeture prolongée d'Ormuz et d'une crise en mer de Chine, provoque un **choc** dont l'ordre de grandeur avoisine le dixième du produit mondial. La chaîne des semi-conducteurs s'effondre, les marchés énergétiques s'affolent et les assureurs se retirent de bassins entiers. C'est le **scénario de rupture**, d'impact maximal, contre lequel la politique de stocks et de redondance trouve sa pleine justification et dont la seule éventualité doit orienter les **choix de couverture**.

La cascade sectorielle y est brutale et quasi simultanée. Les **semi-conducteurs** subissent un arrêt d'approvisionnement que nulle capacité de substitution ne comble à court terme, paralysant en quelques mois l'automobile, l'électronique grand public, les équipements télécoms et une partie de l'industrie de défense. L'**énergie** connaît une flambée des prix et des ruptures localisées, les marchés intégrant une prime de pénurie et non plus de risque. L'**assurance maritime** se retire de bassins entiers devenus non-couvrables, ce qui équivaut à une fermeture de fait et bloque le fret bien au-delà de la zone de crise. L'**agroalimentaire** affronte une crise d'approvisionnement et une envolée des prix aux conséquences politiques immédiates dans les pays importateurs. Le **numérique** enfin, si la crise touche les câbles, subit des dégradations de connectivité dont la réparation se compte en semaines. Le scénario révèle crûment que la redondance supposée du système **ne résiste pas à la simultanéité**.

4. Bascule arctique et recomposition

Le recul accéléré des glaces, conjugué à la tension persistante sur les verrous méridionaux, fait franchir à la **Route maritime du Nord** un seuil de **viabilité commerciale partielle**, sous contrôle russe et avec un engagement chinois croissant. La géographie des flux se déplace vers le nord, ouvrant un **nouveau théâtre de rivalité** et reportant sur l'Arctique une part des dépendances aujourd'hui concentrées sur Suez et Malacca. C'est le scénario de la recomposition géographique, le plus lent mais potentiellement le plus structurant à l'**horizon 2035**, qui redéfinirait le plus profondément la carte des puissances maritimes.

Les conséquences sectorielles y sont graduelles et redistributives plutôt que destructrices. Le **transport maritime** voit apparaître une classe d'actifs nouvelle, navires à coque renforcée et brise-glaces, et une réorganisation des grandes lignes Asie-Europe au bénéfice des ports capables de capter le trafic polaire. **L'énergie russe** trouve un débouché oriental pérennisé, ce qui atténue l'effet des sanctions et renforce l'axe sino-russe. **L'assurance et la finance maritimes** développent, lentement, des produits adaptés à un environnement à hauts risques et à faibles données. Les **ports européens du nord** gagnent en attractivité relative au détriment des façades méridionales, recomposition dont la France, par ses grands ports, devra mesurer l'effet. Le scénario ne supprime pas les dépendances mais les déplace vers un espace nouveau et un nouveau maître de péage.

IMPLICATIONS STRATÉGIQUES ET RECOMMANDATIONS

Les implications du rapport se déclinent selon trois publics, dont les horizons et les leviers diffèrent mais dont les intérêts convergent vers un même impératif de **préparation à la perturbation prolongée et corrélée**.

1. Pour les États et les administrations stratégiques

- La première priorité est la **réhabilitation des stocks stratégiques, énergétiques** mais aussi de **matières critiques** et de composants, dont la valeur d'assurance a été redécouverte en 2026.
- La deuxième est la **protection des infrastructures sous-marines**, câbles et pipelines, qui suppose des moyens de surveillance et de réparation aujourd'hui insuffisants à l'échelle européenne.
- La troisième est la **diversification des dépendances minérales et énergétiques**, qui doit être conduite comme une politique industrielle de long terme et non comme une réaction de crise.
- La quatrième, enfin, est la **construction d'une capacité d'anticipation** qui raisonne en corrélations de risques plutôt qu'en menaces isolées, seule à même de saisir la thèse de la simultanéité.

2. Pour les entreprises et les industriels

Les organisations doivent cesser de modéliser le risque de détroit comme un pic transitoire et apprendre à **provisionner la perturbation durable**. Cela suppose de cartographier l'exposition réelle au-delà du premier fournisseur, en remontant les cercles concentriques jusqu'aux **dépendances cachées**, semi-conducteurs, terres rares, câbles et assurance. Cela impose aussi de constituer des **stocks tampons** sur les intrants non substituables, de diversifier les routes et les sources et d'intégrer le **coût de l'assurance** comme une variable stratégique et non comme une charge subie. La résilience a un prix, qui demeure très inférieur à celui de la rupture.

3. Pour la sécurité économique européenne et française

L'Europe est le terminus des flux tendus et la cible privilégiée du sabotage gris sur ses flancs baltes et méditerranéens. Sa sécurité économique exige une approche intégrée, associant la protection des fonds marins, la diversification énergétique vers l'Atlantique, la réduction de la dépendance aux minerais critiques et l'investissement dans des corridors alternatifs crédibles dont IMEC est l'exemple.

Pour la **France**, dont les intérêts maritimes, énergétiques et numériques sont directement engagés, l'enjeu est de penser ces **dépendances** comme un **continuum de souveraineté**, du fond marin au composant, plutôt que comme des dossiers séparés. C'est à cette condition que la géoéconomie des détroits, d'objet de vulnérabilité, peut redevenir un levier de puissance.



IMPLICATIONS STRATÉGIQUES ET RECOMMANDATIONS

Tableau de bord d'alerte avancée

Indicateurs à **suivre en continu** pour détecter la montée en tension d'un verrou avant la rupture.

Verrou	Indicateur à suivre	Signal d'alerte	Source
Ormuz	Primes de risque de guerre, transits AIS	Hausse brutale des primes, déroutements	Lloyd's List, AIE
Suez et Bab	Navires par jour dans le sud de la mer Rouge	Chute durable sous trente-cinq par jour	S&P Global, autorités maritimes
Panama	Niveau du lac et tirant d'eau autorisé	Restrictions de tirant, baisse des créneaux	Autorité du canal, NOAA
Taiwan	Activité militaire, délais de livraison des puces	Exercices d'ampleur, allongement des délais	Sources de défense, industrie
Bosphore et mer Noire	Assurabilité du corridor céréalier	Retrait des assureurs, envolée du fret	Marchés céréaliers, assurance
Câbles sous-marins	Nombre et localisation des avaries	Pic d'avaries inexplicables groupées	Recorded Future, opérateurs
Minerais critiques	Mesures de contrôle à l'exportation	Nouvelles licences, élargissement extraterritorial	Autorités chinoises, AIE



Institut EGA

ISSN : 2739-3283

© Tous droits réservés, Paris, Institut d'études de géopolitique appliquée, 2026.

Institut d'études de géopolitique appliquée
66 avenue des Champs-Élysées, 75008 Paris

Courriel : secretariat@institut-ega.org

Site internet : www.institut-ega.org