



OBSERVATOIRE
DU RISQUE
POLITIQUE
ET SOCIAL EN ASIE

Le Japon et la sécurité énergétique de l'Indo-Pacifique : dépendances, détroits et stratégies de résilience

Masahide Takahshi

Chercheur associé, Institut d'études aréales islamiques, Université Sophia (Tokyo)

3 août 2026

Les opinions exprimées dans ce texte n'engagent que la responsabilité de l'auteur.

ISSN : 2739-3283

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

Comment citer cette publication :

Masahide Takahshi, *Le Japon et la sécurité énergétique de l'Indo-Pacifique : dépendances, détroits et stratégies de résilience*, Institut d'études de géopolitique appliquée, Paris, 3 août 2026.

66 avenue des Champs-Élysées, 75008 Paris

Courriel : secretariat@institut-ega.org

Site internet : www.institut-ega.org

Table des matières

Introduction	2
L’approvisionnement électrique du Japon après l’accident nucléaire	3
Les principaux fournisseurs de combustibles pour la production thermique.....	5
La dépendance au pétrole brut du Moyen-Orient et les effets de la guerre contre l’Iran.....	8
L’initiative de réserves pétrolières conjointes dans l’Indo-Pacifique	11
Conclusion.....	13

Introduction

Dans la politique étrangère et de sécurité du Japon, l'importance de la région indopacifique s'est considérablement accrue ces dernières années. En 2016, le Premier ministre japonais de l'époque, Shinzō Abe, a présenté sur la scène internationale la vision d'un « Indo-Pacifique libre et ouvert », connue sous l'acronyme FOIP. Depuis lors, l'idée d'appréhender l'océan Indien et l'océan Pacifique comme un espace stratégique intégré s'est diffusée au-delà du Japon, pour être également partagée par les États-Unis, l'Europe, l'Australie et l'Inde. Le FOIP met l'accent sur l'État de droit, la liberté de navigation, le libre-échange, la connectivité ainsi que la paix et la stabilité régionale. Cette orientation a été reprise par les gouvernements japonais successifs. Sous l'actuel gouvernement Takaichi, entré en fonction en octobre 2025, l'engagement du Japon dans la région indopacifique demeure une priorité politique majeure, notamment du point de vue de la sécurité économique, du renforcement des capacités de défense et de la coopération avec les alliés et les pays partageant les mêmes valeurs.

L'importance de la région indopacifique pour le Japon ne se limite pas aux dimensions militaires et diplomatiques. La sécurité énergétique japonaise est elle aussi étroitement liée à cette région. Le Japon dépend des importations pour ses ressources énergétiques, tandis que ses combustibles destinés à la production d'électricité, notamment le charbon et le gaz naturel liquéfié (GNL), proviennent en grande partie de pays situés dans l'Indo-Pacifique, tels que l'Australie et plusieurs États d'Asie du Sud-Est. En outre, pour le pétrole brut, le Japon reste extrêmement dépendant du Moyen-Orient. Les routes maritimes reliant le Moyen-Orient au Japon passent par des voies stratégiques majeures de l'Indo-Pacifique, notamment l'océan Indien, le détroit de Malacca, la mer de Chine méridionale et la mer de Chine orientale. Par conséquent, les conflits, les interruptions du trafic maritime, les tensions géopolitiques ou encore l'instabilité de l'ordre maritime dans cette région sont susceptibles d'avoir un impact direct sur l'approvisionnement énergétique du Japon. Ainsi, pour Tokyo, la stabilité de l'Indopacifique constitue une condition concrète et indispensable au maintien de la vie quotidienne de la population, de l'activité industrielle et de l'approvisionnement en électricité.

Cette étude examine, à la lumière des mutations de l'environnement énergétique entourant le Japon, les liens entre la sécurité énergétique japonaise et la région indopacifique.

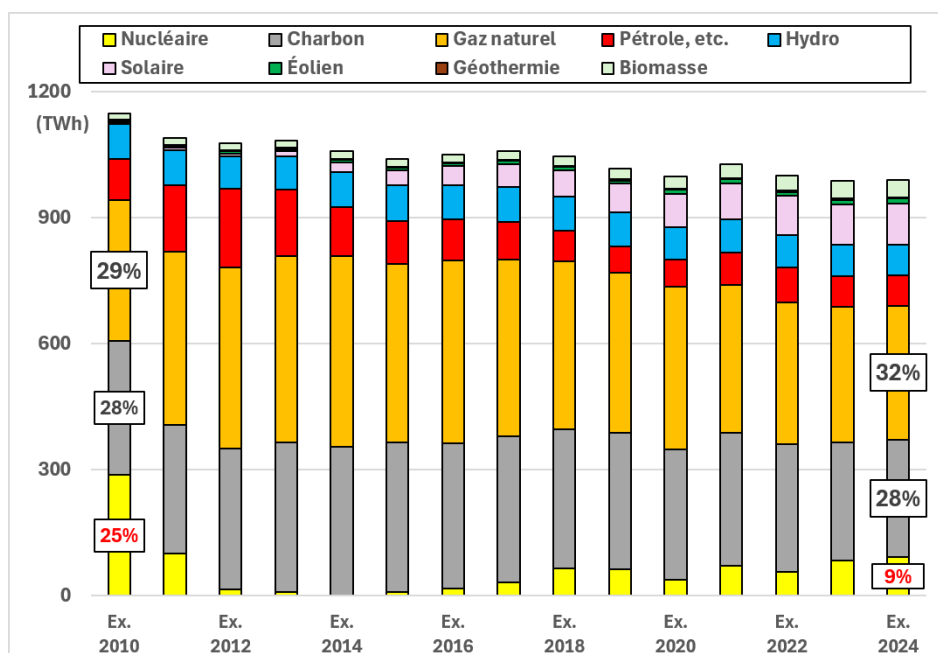
L'approvisionnement électrique du Japon après l'accident nucléaire

L'accident survenu à la centrale nucléaire de Fukushima Daiichi à la suite du grand séisme de l'est du Japon du 11 mars 2011 a marqué un tournant majeur dans la politique énergétique japonaise. Cet accident a fortement accru les inquiétudes et la défiance de l'opinion publique à l'égard de la sûreté nucléaire au Japon. Auparavant, les réacteurs étaient rapidement remis en service dès lors que leur sûreté avait été confirmée lors des inspections périodiques, requises tous les treize mois en vertu de la loi sur les entreprises électriques. Après la catastrophe, toutefois, les réacteurs sont restés à l'arrêt même après l'achèvement de ces inspections. En mai 2012, lorsque le réacteur n°3 de la centrale nucléaire de Tomari a été arrêté pour maintenance de routine, l'ensemble des réacteurs opérationnels du pays s'est retrouvé temporairement à l'arrêt.

En réponse à l'accident, le Japon a réorganisé son système de régulation nucléaire. Afin de séparer la promotion de l'énergie nucléaire de son contrôle et de renforcer l'indépendance de la régulation en matière de sûreté, l'Autorité de régulation nucléaire a été créée en septembre 2012 en tant qu'organe rattaché au ministère de l'Environnement. Dans ce nouveau cadre, les réacteurs doivent satisfaire à de nouvelles normes réglementaires avant de pouvoir redémarrer, ce qui a rendu leur remise en service encore plus difficile. En outre, afin de garantir la santé et la sécurité publiques, les exploitants doivent obtenir l'accord des collectivités locales, préfectures et municipalités, avant toute reprise d'exploitation. Ces exigences sont définies dans des accords de sûreté qui prévoient notamment des dispositifs de notification, des inspections sur site et des consultations préalables en cas d'extension des installations.

À la fin de l'année 2010, le Japon disposait de la troisième plus grande capacité de production nucléaire au monde, derrière les États-Unis et la France, avec 54 réacteurs en fonctionnement¹. Toutefois, l'arrêt de l'ensemble des réacteurs a entraîné une chute brutale de la production d'électricité nucléaire, passée de 288 térawattheures (TWh) durant l'exercice 2010 à zéro durant l'exercice 2014. Bien que certains réacteurs aient redémarré depuis l'exercice 2015, la part du nucléaire dans la production totale d'électricité est restée inférieure à 10 % (figure 1).

¹ "Nuclear Power Reactors in the World 2011 Edition," International Atomic Energy Agency (IAEA), June 2011, pp. 10-11.

Figure 1 : Production d'électricité au Japon par source (Ex. 2010–2024)

Source : compilation de l'auteur à partir des statistiques du ministère japonais de l'Économie, du Commerce et de l'Industrie.

Depuis 2015, des progrès ont été réalisés dans la remise en service des centrales nucléaires, en particulier dans l'ouest du Japon. La Compagnie d'électricité de Kyushu a redémarré la centrale nucléaire de Sendai en 2015, puis a repris l'exploitation de la centrale nucléaire de Genkai en 2018. Depuis 2016, la Compagnie d'électricité du Kansai a également procédé progressivement à la remise en service de plusieurs réacteurs, notamment Mihama n°3, Ohi n°3 et n°4, ainsi que Takahama n°1 à n°4. Par ailleurs, la Compagnie d'électricité de Shikoku a redémarré le réacteur n°3 de la centrale d'Ikata en 2016, tandis que la Compagnie d'électricité de Chugoku a engagé le redémarrage du réacteur n°2 de la centrale de Shimane en décembre 2024.

À l'inverse, les redémarrages ont globalement pris du retard dans l'est du Japon, où les réacteurs à eau bouillante (*boiling water reactors*, BWR), du même type que ceux de la centrale de Fukushima Daiichi, sont largement utilisés. Ces redémarrages ont été freinés par l'approche prudente de la société Compagnie d'électricité de Tokyo (TEPCO), en raison de son rôle dans l'accident de Fukushima Daiichi, ainsi que par la difficulté d'obtenir l'accord des municipalités concernées. Les seuls exemples de redémarrage de réacteurs dans l'est du Japon sont le réacteur n°2 de la centrale nucléaire d'Onagawa, dans la préfecture de Miyagi, qui a repris son exploitation en 2024, et le réacteur n°6 de la centrale nucléaire de Kashiwazaki-Kariwa, dans la préfecture de Niigata, qui a redémarré en 2026.

Si les redémarrages progressent graduellement, le secteur nucléaire japonais est confronté à un double défi : le démantèlement et la prolongation de la durée d'exploitation. Depuis l'accident nucléaire, il a été décidé de démanteler certains réacteurs existants sans qu'ils n'aient jamais été remis en service. Au total, 21 réacteurs ont été désignés pour le démantèlement. Leur capacité de production cumulée atteint environ 15 gigawatts (GW), soit près de 30 % de la capacité nucléaire totale en fonctionnement au moment de la catastrophe de 2011². Même si les 19 réacteurs actuellement à l'arrêt étaient progressivement remis en service, la production

² "Nuclear Reactors in Japan," World Nuclear Association, accessed June 10, 2026.

nucléaire ne reviendrait pas à son niveau de l'exercice 2010, soit 288 TWh.

Le vieillissement des infrastructures constitue une préoccupation supplémentaire. Sur les 33 réacteurs considérés comme exploitables, environ 40 %, soit 14 unités, ont été construits dans les années 1970 et 1980, et près de quarante ans se sont écoulés depuis leur mise en service. En principe, les réacteurs sont autorisés à fonctionner pendant quarante ans. Toutefois, un dispositif introduit en 2023 permet de prolonger leur exploitation jusqu'à vingt années supplémentaires, avec l'approbation du ministre de l'Économie, du Commerce et de l'Industrie. Cette mesure ne fait cependant que reporter la décision de démantèlement, et chaque réacteur devra, à terme, cesser son exploitation.

Les principaux fournisseurs de combustibles pour la production thermique

La forte baisse du taux d'utilisation de l'énergie nucléaire a entraîné une dépendance marquée à l'égard de la production d'électricité au charbon et au gaz. Durant l'exercice 2024, les centrales au charbon ont représenté 28 % de la production totale d'électricité, tandis que les centrales au gaz en ont assuré 32 %. La production thermique demeure ainsi la principale source d'électricité du Japon. Cette dépendance devrait rester difficile à éviter à court terme, notamment parce que le redémarrage des réacteurs encore exploitables progresse lentement et que les projets de construction de nouvelles centrales nucléaires ont peu de chances d'avancer à grande échelle.

Depuis l'accident nucléaire, l'énergie solaire s'est développée comme source de substitution au nucléaire, passant de 3 TWh durant l'exercice 2010 à 98 TWh durant l'exercice 2024, soit 10 % de la production totale. Néanmoins, la production solaire ne fonctionne pleinement que pendant les journées ensoleillées et durant les heures diurnes, ce qui rend difficile l'ajustement de la quantité d'électricité produite. Compte tenu de ces contraintes, le Japon devra maintenir un certain niveau de production thermique afin d'assurer la stabilité de son approvisionnement électrique.

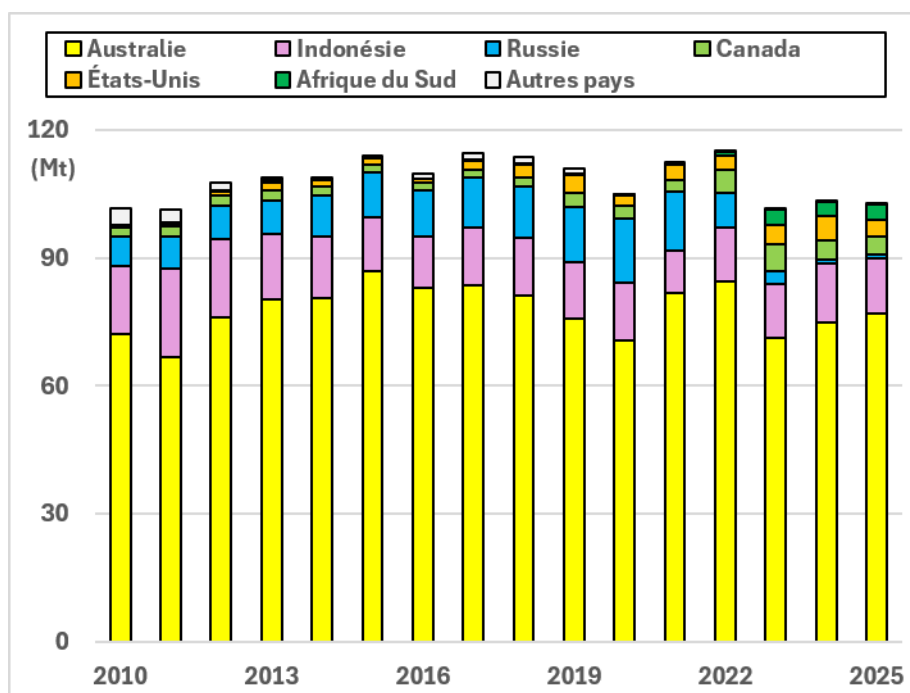
L'approvisionnement en charbon et en gaz naturel, combustibles indispensables à la production thermique, est largement soutenu par les pays de l'Indo-Pacifique. Au Japon, les deux chocs pétroliers des années 1970 ont mis en évidence la nécessité de faire face à la flambée des prix du pétrole brut et aux inquiétudes concernant la sécurité de l'approvisionnement pétrolier. En conséquence, le rôle du charbon thermique comme combustible de production d'électricité de substitution au pétrole a été réévalué, et les importations de charbon thermique ont fortement augmenté à partir des années 1980.

L'Australie est aujourd'hui le premier fournisseur de charbon du Japon. Les importations japonaises en provenance d'Australie sont passées de 72,07 millions de tonnes en 2010, soit 71 % du total, à 86,80 millions de tonnes en 2015, soit 76 %, dans un contexte de dépendance accrue à la production au charbon après l'arrêt des centrales nucléaires consécutif au grand séisme de l'est du Japon (figure 2). Les données les plus récentes, pour 2025, font encore état de 76,80 millions de tonnes, soit 74 % du total. L'Australie demeure ainsi, de manière constante, un fournisseur majeur de combustible soutenant la production japonaise d'électricité au charbon.

L'Indonésie est le deuxième fournisseur de charbon du Japon. Les importations japonaises

en provenance de ce pays sont passées de 15,83 millions de tonnes en 2010 à 20,72 millions de tonnes en 2011, année du grand séisme de l'est du Japon et de l'accident de Fukushima Daiichi. Depuis lors, elles se sont maintenues à un niveau significatif et ont atteint 13,14 millions de tonnes en 2025, soit 13 % du total des importations. Il en ressort que les importations japonaises de charbon thermique dépendent fortement de l'Australie et de l'Indonésie, deux pays qui jouent un rôle important dans l'approvisionnement électrique et la sécurité énergétique du Japon.

Figure 2 : Importations de charbon thermique du Japon par pays (2010–2025)

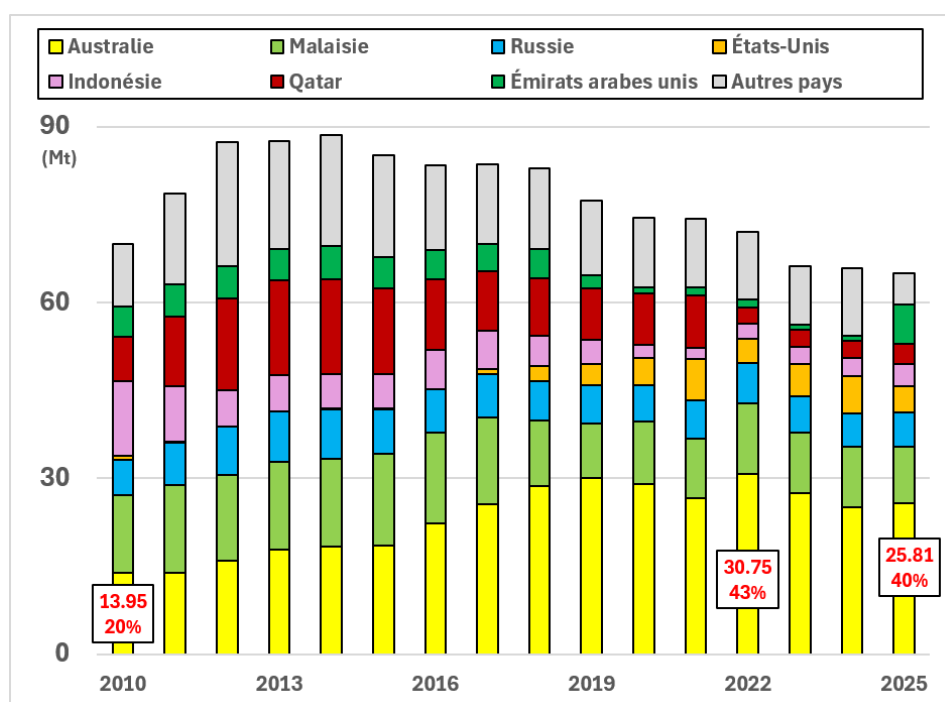


Source : compilation de l'auteur à partir des statistiques commerciales du ministère japonais des Finances.

S'agissant des importations de gaz naturel, l'Australie renforce sa présence comme l'un des fournisseurs d'énergie les plus fiables pour le Japon. Les premières exportations de gaz naturel liquéfié (GNL) vers le Japon depuis le projet *North West Shelf* (NWS), en Australie-Occidentale, ont commencé en 1989³. Depuis les années 2000, le Japon soutient le développement de l'industrie gazière australienne en investissant dans des projets de GNL menés dans différentes régions du pays et au moyen de contrats d'achat de long terme de GNL australien. À la suite de l'accident nucléaire de 2011, la demande japonaise de GNL a fortement augmenté, faisant de l'Australie une source majeure d'approvisionnement pour le Japon. Les importations sont passées de 13,95 millions de tonnes en 2010, soit 20 % du total, à un record de 30,75 millions de tonnes en 2022, soit 43 % (figure 3). Les données les plus récentes, pour 2025, indiquent encore 25,81 millions de tonnes, soit 40 % du total.

³ "Major milestone," Woodside Energy, June 28, 2019.

Figure 3 : Importations de GNL du Japon par pays (2010–2025)



Source : compilation de l'auteur à partir des statistiques commerciales du ministère japonais des Finances.

Une caractéristique notable de l'industrie gazière australienne réside dans le fait que les entreprises japonaises ne se contentent pas d'acheter du GNL par le biais de contrats d'importation : elles participent directement aux différentes étapes, depuis le développement des champs gaziers jusqu'à la production de GNL. Dans le cadre du projet Ichthys GNL, situé au large du nord-ouest de l'Australie, la société énergétique japonaise INPEX agit comme opérateur du projet, assumant la responsabilité du développement du champ gazier jusqu'à son exploitation. La mise en place d'un tel dispositif de développement autonome du gaz naturel par des entreprises japonaises constitue une initiative particulièrement importante du point de vue de la sécurité énergétique, centrée sur la garantie d'un approvisionnement stable en GNL.

L'Asie du Sud-Est constitue également une source majeure de GNL pour le Japon. En 2025, les importations japonaises ont atteint 9,60 millions de tonnes en provenance de Malaisie, 3,87 millions de tonnes en provenance d'Indonésie et 2,60 millions de tonnes en provenance de Brunei. Les importations cumulées depuis ces trois pays se sont élevées à 16,07 millions de tonnes, soit 25 % du total des importations en 2025. Ces pays d'Asie du Sud-Est jouent donc aujourd'hui un rôle important en tant que fournisseurs d'énergie fiables pour le Japon.

Pour le Japon, l'importance des approvisionnements énergétiques en provenance de l'Australie et des pays d'Asie du Sud-Est s'est encore accrue avec la guerre contre l'Iran. Depuis les frappes menées par les États-Unis et Israël contre l'Iran le 28 février 2026, les actions militaires iraniennes ont entraîné une fermeture *de facto* du détroit d'Ormuz. Avant cette guerre, environ 20 millions de barils par jour de pétrole, pétrole brut et produits pétroliers, ainsi qu'environ 80 millions de tonnes de GNL exportées chaque année par le Qatar et les Émirats arabes unis transitaient par ce détroit. À l'heure actuelle, toutefois, la navigation dans le détroit est devenue difficile. En ce qui concerne le pétrole brut, l'Arabie saoudite et les Émirats arabes

unis disposent de pipelines permettant de contourner le détroit d'Ormuz, ce qui rend possible le maintien d'une partie des exportations. En revanche, le GNL étant principalement transporté par des méthaniers spécialisés, l'arrêt du trafic dans le détroit d'Ormuz l'affecte plus directement, rendant difficiles les exportations de GNL depuis le Qatar et les Émirats arabes unis.

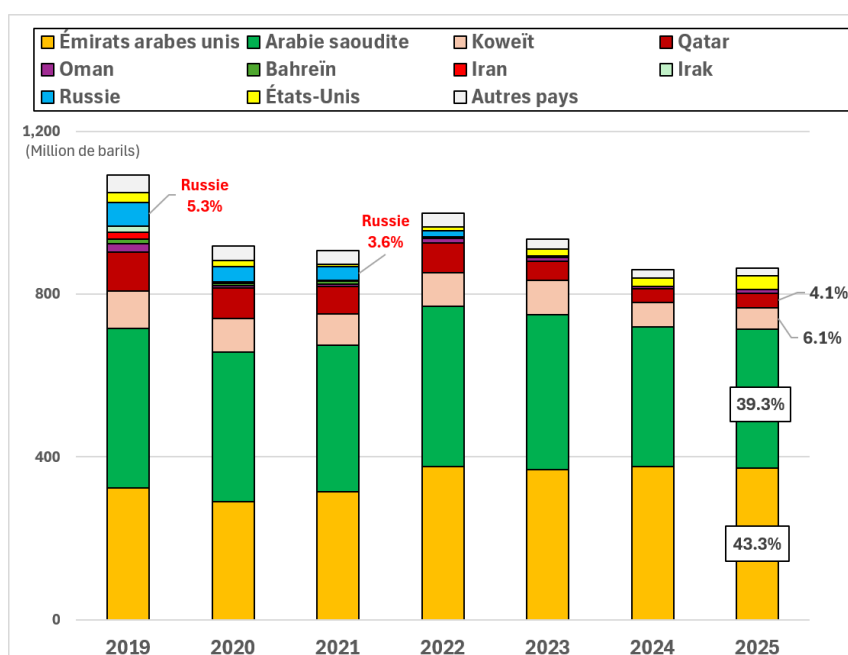
S'agissant des importations japonaises de GNL en provenance du Moyen-Orient, les volumes provenant du Qatar et des Émirats arabes unis avaient atteint un pic de 20,10 millions de tonnes en 2013, soit 23 % du total. En 2025, ils étaient toutefois tombés à 4,07 millions de tonnes, soit 6 % du total. La guerre contre l'Iran ayant rendu concrète la menace d'une fermeture du détroit d'Ormuz, l'importance d'éviter les goulets d'étranglement dans l'approvisionnement énergétique s'est encore renforcée. De ce point de vue, les approvisionnements en provenance de pays indopacifiques tels que l'Australie et les États d'Asie du Sud-Est revêtent une signification majeure pour le Japon. Le charbon thermique et le GNL importés depuis ces pays peuvent être acheminés vers le Japon sans passer par le détroit d'Ormuz, ce qui permet de réduire relativement les risques de navigation liés à l'évolution de la situation au Moyen-Orient.

Par ailleurs, INPEX prévoit de développer un nouveau projet de GNL, Abadi, au large de l'Indonésie. Si ce projet se concrétise, les approvisionnements japonais en GNL indonésien pourraient augmenter à l'avenir. Dans la perspective d'une réduction de la dépendance japonaise aux ressources énergétiques moyen-orientales transitant par le détroit d'Ormuz, l'Australie et l'Asie du Sud-Est devraient voir leur valeur comme sources alternatives d'approvisionnement s'accroître encore, tant sur le plan géographique que stratégique.

La dépendance au pétrole brut du Moyen-Orient et les effets de la guerre contre l'Iran

Outre l'accident nucléaire, l'invasion de l'Ukraine par la Russie en février 2022 a également constitué un facteur de déstabilisation pour la sécurité énergétique du Japon. Afin de tarir les revenus issus des ressources naturelles susceptibles de financer l'effort de guerre russe, les pays occidentaux ont cherché à réduire leurs importations de combustibles fossiles russes dans le cadre des sanctions imposées à Moscou. En réponse, le Japon s'est aligné sur les États-Unis et l'Europe et limite, depuis 2022, ses importations de pétrole brut russe. En conséquence, il importe désormais la quasi-totalité de son pétrole brut depuis les pays producteurs du Moyen-Orient. En 2025, la répartition des importations japonaises de pétrole brut par pays était la suivante : 43,3 % en provenance des Émirats arabes unis, 39,3 % d'Arabie saoudite, 6,1 % du Koweït, 4,1 % du Qatar et 0,9 % d'Oman (figure 4). Le taux de dépendance envers le Moyen-Orient atteignait ainsi environ 94 %.

Figure 4 : Importations de pétrole brut du Japon par pays (2019–2025)



Source : compilation de l'auteur à partir des statistiques commerciales du ministère japonais des Finances.

Le Japon a connu deux chocs pétroliers dans les années 1970 et s'est depuis lors efforcé d'accroître ses importations en provenance de pays autres que ceux du Moyen-Orient. Toutefois, la Chine et l'Indonésie, qui étaient devenues de nouvelles sources d'approvisionnement, ont progressivement consacré leur production pétrolière à leur propre marché intérieur à mesure que leur économie se développait. À partir des années 2000, le Japon a donc renforcé ses relations énergétiques avec la Russie, pays géographiquement proche, qu'il espérait voir jouer le rôle de source alternative au Moyen-Orient. La guerre en Ukraine a cependant conduit le Japon à revenir vers le Moyen-Orient afin d'assurer la stabilité de ses approvisionnements pétroliers.

Dans ce contexte, l'impossibilité de naviguer dans le détroit d'Ormuz, consécutive à la détérioration de la situation iranienne depuis février 2026, constitue une préoccupation majeure pour l'approvisionnement énergétique du Japon. En raison des menaces iraniennes contre les navires et de la suspension de certaines couvertures d'assurance maritime, de nombreuses compagnies maritimes et sociétés commerciales évitent désormais de transiter par le détroit d'Ormuz. En conséquence, le nombre de navires empruntant ce détroit est passé de 95 le 27 février, veille de l'attaque contre l'Iran, à 17 le 1^{er} mars, avant de se maintenir ensuite généralement à moins de dix navires⁴.

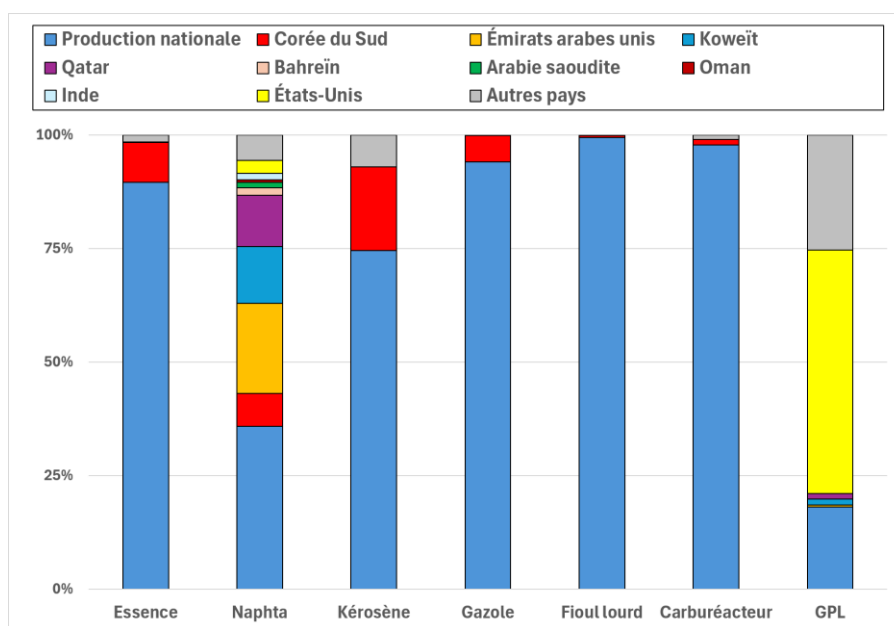
Les itinéraires alternatifs permettant de contourner le détroit d'Ormuz restent toutefois limités. L'Arabie saoudite dispose d'abord d'un oléoduc est-ouest d'environ 1 200 kilomètres reliant la zone pétrolière d'Abqaiq, dans l'est du pays, au port de Yanbu, sur la mer Rouge, avec une capacité de transport de 5 à 7 millions de barils par jour. Les Émirats arabes unis disposent ensuite de l'oléoduc d'Abu Dhabi, long d'environ 360 kilomètres, qui relie la zone pétrolière de Habshan au port de Fujairah, situé du côté de l'océan Indien et donc au-delà du détroit

⁴ "Port Monitor: Strait of Hormuz," *IMF Portwatch*, accessed May 12, 2026.

d'Ormuz, avec une capacité de 1,8 million de barils par jour⁵. À ce stade, l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis continuent d'exporter une partie de leur pétrole brut via ces routes de contournement. Toutefois, les capacités de ces oléoducs sont limitées et les préoccupations sécuritaires liées aux attaques iraniennes ont parfois entraîné une suspension temporaire des opérations de chargement. Par conséquent, les volumes de pétrole brut importés par le Japon depuis ces deux pays sont nettement inférieurs aux niveaux habituels. Le Japon répond donc à cette situation en mobilisant ses réserves pétrolières et en recherchant des approvisionnements alternatifs, notamment auprès des États-Unis.

Au Japon, le naphta constitue, avec le pétrole brut, un autre sujet de préoccupation croissante en matière d'approvisionnement. Le naphta est une matière première pétrochimique de base obtenue lors du raffinage du pétrole brut. Par craquage thermique, il permet de produire de l'éthylène et du propylène, utilisés dans la fabrication d'une grande variété de produits, notamment les plastiques, les fibres synthétiques, les détergents et les matériaux d'emballage. Le naphta est donc une matière essentielle qui soutient un large éventail de secteurs, des biens de consommation courante aux produits industriels. Parmi les produits pétroliers, le naphta se caractérise par une dépendance particulièrement élevée aux importations. Durant l'exercice 2024, 64 % de son approvisionnement provenait de l'étranger, principalement des pays du Golfe, notamment les Émirats arabes unis, le Qatar, le Koweït, Bahreïn et l'Arabie saoudite. La dépendance au Moyen-Orient représentait 47 % du volume total disponible. Comparée au gaz de pétrole liquéfié (GPL), autre produit pétrolier dont la dépendance envers les États-Unis est élevée, à 53 %, l'approvisionnement en naphta apparaît ainsi nettement plus concentré sur le Moyen-Orient (figure 5). Les attaques iraniennes contre des infrastructures énergétiques ayant également touché la raffinerie de Ruwais aux Émirats arabes unis ainsi que les raffineries koweïtiennes de Mina al-Ahmadi et de Mina Abdullah, l'approvisionnement en naphta depuis le Moyen-Orient pourrait rester perturbé à moyen et long terme, même en cas de reprise de la navigation dans le détroit d'Ormuz.

Figure 5 : Production de produits pétroliers du Japon et part des importations par pays (Ex. 2024)



Source : compilation de l'auteur à partir des statistiques du ministère japonais de l'Économie, du Commerce et de l'Industrie.

⁵ International Energy Agency, "Strait of Hormuz Factsheet," February 2026.

En outre, l'impossibilité de naviguer dans le détroit d'Ormuz affecte aussi fortement les exportations de produits pétroliers de l'Inde et de la Corée du Sud. L'Inde figure parmi les principaux exportateurs mondiaux de produits pétroliers : elle raffine du pétrole brut importé de diverses régions et fournit des produits pétroliers à environ 160 pays et territoires. Sa production de produits pétroliers dépasse largement sa demande intérieure, et l'excédent est destiné à l'exportation. La Corée du Sud importe également du pétrole brut, le raffine sur son territoire, puis exporte des produits pétroliers. Si l'Inde et la Corée du Sud ne peuvent pas accroître leurs importations de pétrole brut, leurs livraisons de produits pétroliers vers le Japon devraient elles aussi ralentir. L'arrêt du trafic dans le détroit d'Ormuz et la perturbation des approvisionnements énergétiques en provenance du Moyen-Orient ne compliquent donc pas seulement l'accès des pays asiatiques au pétrole brut ; ils portent également un coup majeur aux réseaux régionaux d'approvisionnement fondés sur l'exportation de produits pétroliers.

L'initiative de réserves pétrolières conjointes dans l'Indo-Pacifique

Le Japon dispose de l'une des plus importantes réserves pétrolières au monde et, début juillet, il n'avait pas encore engagé de mesures de grande ampleur visant à restreindre la demande intérieure de carburants. Dans ce contexte, il avance dans la mise en œuvre d'un soutien à l'approvisionnement des pays d'Asie du Sud-Est confrontés à des pénuries de carburants, par le biais de transactions commerciales et d'entreprises privées.

En mars 2026, à la demande du gouvernement philippin, 142 000 barils de gazole ont été fournis depuis le Japon. Le même mois, le Vietnam a également demandé au Japon de l'aider à diversifier ses sources d'approvisionnement en pétrole brut. Selon des informations de presse, Idemitsu Kosan aurait alors acquis environ 4 millions de barils de pétrole brut par une route n'empruntant pas le détroit d'Ormuz, afin de les faire raffiner notamment à la raffinerie de Nghi Son, dans laquelle la société détient une participation, et de soutenir ainsi l'approvisionnement du marché vietnamien.

En avril suivant, il a également été rapporté qu'INPEX était prête à fournir des volumes supplémentaires de GPL à destination de l'Indonésie depuis ses activités en Australie. En outre, le même mois, le gouvernement japonais a indiqué son intention de mettre en place un soutien financier d'un montant total de 10 milliards de dollars en faveur des pays de la région Asie-Pacifique confrontés à des incertitudes dans leurs achats de carburants. Il ne s'agit pas de transférer directement les réserves pétrolières japonaises, mais de renforcer la capacité financière et la crédibilité nécessaires aux pays concernés pour acquérir du pétrole brut et des produits pétroliers.

Les pays visés comprennent notamment les Philippines, le Vietnam, la Thaïlande, la Malaisie et Singapour. Ces mesures de soutien ne visent pas seulement à faciliter la sécurisation des approvisionnements en carburants dans les pays d'Asie du Sud-Est ; elles revêtent également une importance majeure pour maintenir les activités des entreprises japonaises implantées localement, ainsi que les chaînes d'approvisionnement en pièces et produits destinés au Japon. Pour Tokyo, contribuer à la stabilisation de l'approvisionnement énergétique en Asie constitue aussi une réponse destinée à limiter les effets négatifs sur sa propre économie.

Dans le cadre du soutien japonais à l'approvisionnement en carburants de l'Asie du Sud-Est,

l'initiative de réserves pétrolières conjointes nippo-américaines dans l'Indo-Pacifique mérite une attention particulière. Lors du sommet nippo-américain tenu à l'occasion de la visite de la Première ministre Sanae Takaichi aux États-Unis en mars 2026, les deux pays sont convenus de poursuivre une étroite communication sur la paix et la stabilité au Moyen-Orient, y compris dans le domaine de la sécurité énergétique. La partie japonaise a également confirmé son intention de coopérer avec les États-Unis afin d'accroître la production d'énergie américaine, en vue de stabiliser l'approvisionnement en pétrole brut du Japon et de l'Asie. Elle a en outre exprimé sa volonté de concrétiser un projet conjoint consistant à stocker au Japon du pétrole brut importé des États-Unis.

Cette proposition ne se limite pas à une simple coopération énergétique bilatérale entre le Japon et les États-Unis. Alors que l'instabilité de la situation iranienne accroît les risques pesant sur l'approvisionnement en pétrole brut des pays asiatiques, elle semble viser à positionner le Japon comme une plateforme d'accueil et de stockage du pétrole brut américain, tout en mettant en place une infrastructure capable de soutenir l'approvisionnement énergétique de l'ensemble de la région indopacifique.

La particularité de cette initiative réside notamment dans la combinaison des capacités de stockage japonaises et de la capacité d'approvisionnement américaine. Le Japon est géographiquement proche de l'Asie du Sud-Est et dispose déjà d'infrastructures de stockage pétrolier. De leur côté, les États-Unis sont un grand fournisseur de pétrole brut et de gaz naturel, et leur importance s'accroît en tant que source d'approvisionnement extérieure au Moyen-Orient. En associant les atouts des deux pays, il devient possible de former un cadre régional de sécurité énergétique capable de répondre aux inquiétudes relatives à l'approvisionnement en carburants en Asie.

Ainsi, l'initiative de réserves conjointes nippo-américaines constitue à la fois une mesure destinée à garantir l'accès aux carburants en période de crise et un projet visant à positionner le Japon comme un hub d'approvisionnement énergétique dans l'Indo-Pacifique. Elle peut être interprétée comme une extension de l'alliance nippo-américaine au-delà de la coopération militaire et diplomatique, vers un cadre de sécurité économique destiné à soutenir la stabilité de l'approvisionnement énergétique et des chaînes d'approvisionnement.

Conclusion

Comme l'a montré l'analyse précédente, la sécurité énergétique du Japon est indissociable de la stabilité de la région indopacifique. Depuis l'accident de la centrale nucléaire de Fukushima Daiichi, la reprise de la production nucléaire demeure limitée, contraignant le Japon à maintenir sa dépendance à l'égard de la production thermique au charbon et au gaz. L'approvisionnement en combustibles repose largement sur l'Australie et les pays d'Asie du Sud-Est. Le charbon et le GNL revêtent une importance particulière dans la mesure où ils peuvent être importés sans transiter par le détroit d'Ormuz, ce qui permet d'atténuer les risques d'approvisionnement liés à la détérioration de la situation au Moyen-Orient.

En revanche, le Japon reste fortement dépendant du Moyen-Orient pour le pétrole brut et le naphta, qui sont acheminés vers l'archipel via le détroit d'Ormuz, l'océan Indien, le détroit de Malacca et la mer de Chine méridionale. L'ordre maritime dans l'Indo-Pacifique constitue dès lors une ligne vitale pour l'économie japonaise et la vie quotidienne de sa population. La dégradation de la situation iranienne depuis février 2026 a accentué les tensions autour du détroit d'Ormuz, et les risques pesant sur la navigation y demeurent, malgré l'accord de cessez-le-feu conclu entre les États-Unis et l'Iran en juin. Il ne s'agit donc pas seulement d'un problème moyen-oriental, mais d'un enjeu de sécurité susceptible d'affecter l'approvisionnement en pétrole brut, la fourniture de produits pétroliers, la production d'électricité et l'activité industrielle.

Par conséquent, le FOIP ne doit pas se limiter à une vision diplomatique de principe : il doit être développé comme un cadre opérationnel soutenant la sécurité énergétique du Japon. La stabilisation des voies maritimes reliant l'océan Indien à l'Asie de l'Est, à travers l'État de droit, la liberté de navigation et la coopération maritime avec les alliés et les pays partenaires, est indispensable pour gérer les vulnérabilités liées à la dépendance japonaise envers le Moyen-Orient. La guerre contre l'Iran a ainsi rappelé que la stratégie indopacifique du Japon est étroitement liée à la protection de ses chaînes d'approvisionnement énergétique.



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