

Rapport

PASSAGES STRATÉGIQUES MARITIMES ET SÉCURITÉ ÉNERGÉTIQUE EUROPÉENNE : BOULEVERSEMENTS GÉOPOLITIQUES ET STRATÉGIES DE MITIGATION

Juillet 2025





Observatoire
de la sécurité des flux
et des matières énergétiques

L'Observatoire de la sécurité des flux et des matières énergétiques est coordonné par l'IRIS, en consortium avec Enerdata et Cassini, dans le cadre d'un contrat avec la Direction générale des relations internationales et de la stratégie (DGRIS) du ministère des Armées. Il consiste à analyser les stratégies énergétiques de trois acteurs déterminants : la Chine, les États-Unis et la Russie.

Le consortium vise également à proposer une vision géopolitique des enjeux énergétiques, en lien avec les enjeux de défense et de sécurité ; croiser les approches : géopolitique, économique et sectorielle ; s'appuyer sur la complémentarité des outils : analyse qualitative, données économiques et énergétiques, cartographie interactive ; réunir différents réseaux : académique, expertise, public, privé.

www.iris-france.org

© Observatoire de la sécurité des flux et des matières énergétiques - Tous droits réservés

Le ministère des Armées fait régulièrement appel à des études externalisées auprès d'instituts de recherche privés, selon une approche géographique ou sectorielle venant compléter son expertise externe. Ces relations contractuelles s'inscrivent dans le développement de la démarche prospective de défense, qui, comme le souligne le dernier Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, *« soit pouvoir s'appuyer sur une réflexion stratégique indépendante, pluridisciplinaire, originale, intégrant la recherche universitaire comme des instituts spécialisés »*.

Une grande partie de ces études sont rendues publiques et mises à disposition sur le site du ministère des Armées. Dans le cas d'une étude publiée de manière parcellaire, la Direction générale des relations internationales et de la stratégie peut être contactée pour plus d'informations.

AVERTISSEMENT : Les propos énoncés dans les études et observatoires ne sauraient engager la responsabilité de la Direction générale des relations internationales et de la stratégie ou de l'organisme pilote de l'étude, pas plus qu'ils ne reflètent une prise de position officielle du ministère des Armées.

À PROPOS DES AUTEURS DU RAPPORT



Emmanuel Hache / Directeur de recherche, IRIS

Directeur de recherche à l'IRIS et responsable scientifique de l'Observatoire de la sécurité des flux et des matières énergétiques. Il s'est spécialisé sur les questions relatives à la prospective énergétique et à l'économie des ressources naturelles.



Frédéric Jeannin / Chercheur, IRIS

Chercheur au sein du Programme Énergie et matières premières à l'IRIS. Il s'est spécialisé sur les enjeux géopolitiques autour des nouvelles technologies de la transition bas-carbone et les chaînes de valeurs des matières premières.



Alexandre Roussel / Chercheur, IRIS

Chercheur au sein du Programme Énergie et matières premières à l'IRIS. Il est spécialisé dans la reconfiguration des flux énergétiques face aux transformations géopolitiques et au changement climatique.



Bianca Ferrazza / Assistante de recherche, IRIS

Assistante de recherche au sein du programme Énergie et matières premières et de l'Observatoire de la sécurité des flux et des matières énergétiques de l'IRIS. Ses intérêts de recherche portent principalement sur les industries extractives, avec un accent particulier sur les enjeux liés à l'extraction des matières premières. Elle s'intéresse notamment aux dynamiques de relance minière en Europe, dans un contexte de transition énergétique et de sécurisation des chaînes d'approvisionnement stratégiques.

CARTOGRAPHES



David Amsellem / Directeur, Cassini

Docteur en géopolitique et directeur du cabinet CASSINI. Il est spécialisé sur les questions d'aménagement, de transport public et de gestion des ressources énergétiques, en particulier au Proche et au Moyen-Orient.



Thomas Cattin / Doctorant en géopolitique et cartographe, Cassini

Doctorant en géopolitique et cartographe du cabinet CASSINI. Il est spécialisé sur les questions de frontière, de politique migratoire et de mobilisation xénophobe au Mexique et aux États-Unis.

TABLE DES MATIÈRES

RECONFIGURATION MONDIALE DES FLUX D'HYDROCARBURES DEPUIS 2022 : UNE NOUVELLE CARTOGRAPHIE STRATÉGIQUE	6
1. La guerre en Ukraine : élément déclencheur de la reconfiguration des flux européens d'hydrocarbures	8
2. Les nouveaux centres de gravité de l'approvisionnement français et européen.....	12
3. Que retenir ?.....	15
TROIS DÉTROITS VITAUX DANS LE TRANSIT DES HYDROCARBURES VERS L'EUROPE.....	17
1. Le détroit d'Ormuz : Une intersection des rivalités géopolitiques internationales.....	18
Une route maritime incontournable vers les producteurs d'hydrocarbures du Moyen-Orient.....	18
Un levier de négociation pour la République islamique d'Iran	21
Des alternatives terrestres fragmentées et sous-dimensionnées	25
2. Le détroit de Bab el-Mandeb et le canal de Suez : une artère vitale sous menace permanente	27
Une route majeure pour la diversification des importations européennes et la réorientation des exportations russes	27
Le passage de la mer Rouge : le carrefour des rivalités régionales.....	30
Le Cap de Bonne-Espérance : une alternative onéreuse pour l'Europe	33
3. Le détroit de Malacca : passage clé pour les approvisionnements en énergie en Asie	34
Un passage clé des hydrocarbures et talon d'Achille énergétique de la Chine	34
Indo-Pacifique en mutation : recul de la piraterie, montée des tensions navales et rivalités de puissance	38
Vers une nouvelle carte énergétique en Indopacifique : l'essor australien et indonésien, les stratégies de diversification de Pékin et les enjeux des détroits alternatifs	41
4. Que retenir ?.....	45
QUELLES STRATÉGIES FRANÇAISE ET EUROPÉENNE FACE AUX RISQUES DE RUPTURE D'APPROVISIONNEMENT EN HYDROCARBURES VIA LES GOULETS D'ÉTRANGLEMENT MARITIMES ?	47
1. Diversifier les sources d'approvisionnement	48
2. Des capacités de projection militaire.....	50
3. Anticiper et faire face à la rupture : stockages stratégiques, interconnexions et sobriété ...	53
4. Que retenir ?.....	57
CONCLUSION.....	58
ANNEXES	61

En 2023, les trois quarts de la demande mondiale de pétrole dépendaient du trafic maritime¹, tandis que les flux de gaz naturel liquéfié (GNL) ont dépassé les exportations de gaz par pipeline en 2020². Cette prépondérance **confère au transport maritime un rôle central dans l’approvisionnement énergétique mondial, le rendant par conséquent vulnérable aux perturbations touchant certains passages stratégiques que sont les détroits et les canaux maritimes**. Ces routes peuvent, du fait de la géographie, devenir incontournables pour désenclaver des territoires et accéder à leurs ressources énergétiques à un coût économiquement acceptable. Ce faisant, ils acquièrent une dimension stratégique et géopolitique.

Parmi l’ensemble des corridors maritimes répartis à travers le globe, trois axes s’imposent comme décisifs pour la stabilité du système énergétique mondial :

- **Le détroit d’Ormuz**, reliant les producteurs du golfe Arabo-Persique aux marchés mondiaux, notamment asiatiques³.
- **Le détroit de Bab el-Mandeb et le canal de Suez**, assurant la liaison entre l’Europe et les pays producteurs du Moyen-Orient⁴.
- **Le détroit de Malacca**, principal vecteur des exportations énergétiques à destination de l’Asie.

Les bouleversements géopolitiques récents - guerre en Ukraine, attaques houthies en mer Rouge, bombardements en Iran - ont rappelé l’importance stratégique de ces trois routes maritimes et la vulnérabilité qui en découle pour la sécurité énergétique de l’Europe.

Ce rapport propose une analyse des mutations des marchés de l’énergie depuis février 2022 et de leur impact sur la centralité de ces corridors maritimes (1). Il examine les dynamiques propres à chacun de ces axes, en insistant sur les risques de perturbation des flux énergétiques (2). Enfin, il fournit un éclairage sur les dispositifs d’atténuation des risques et les alternatives mis en œuvre par la France et l’Union européenne (UE) afin d’anticiper les perturbations sur ces trois artères vitales pour sa sécurité énergétique (3).

¹ « World Oil Transit Chokepoints », *EIA*, 4 décembre 2023.

² Carole Nekhle, « A New era for natural gas markets », *GIS*, 10 juillet 2023.

³ « Tintamarre aux pays de l’or noir », Direction générale du Trésor, 11 avril 2025.

⁴ « Red Sea chokepoints are critical for international oil and natural gas flow », International Energy Agency, 4 décembre 2023.



RECONFIGURATION MONDIALE DES FLUX D'HYDROCARBURES DEPUIS 2022 : UNE NOUVELLE CARTOGRAPHIE STRATÉGIQUE

Situées dans une région du monde relativement pauvre en énergies fossiles, **la France et l'UE sont largement dépendantes d'importations pour leur consommation énergétique**, notamment pour ce qui est des hydrocarbures, qui représentent les deux tiers de la consommation énergétique de l'UE⁵. La quasi-totalité de la consommation de gaz et de pétrole de l'UE est importée⁶, soulignant la vulnérabilité extrême de l'Europe en cas de perturbation des chaînes d'approvisionnement énergétiques.

Avant l'invasion de l'Ukraine par la Russie, cette dernière constituait le premier fournisseur énergétique de l'Union, Moscou représentant 25 % des importations de pétrole et presque la moitié des importations de gaz et de charbon de la zone, créant une dépendance énergétique massive à l'égard de Moscou⁷.

La diminution drastique des exportations russes d'hydrocarbures à destination de l'Europe enclenchée à partir de 2021 a forcé cette dernière à augmenter ses importations auprès d'autres fournisseurs de gaz et de pétrole. De son côté, la Russie a dû trouver de nouveaux débouchés pour ses exportations, notamment en Asie. Ces deux éléments ont donné lieu à une **évolution importante des flux mondiaux d'hydrocarbures, avec le transport maritime comme principale variable d'ajustement**, modifiant par la même occasion les volumes énergétiques transitant par les différents goulets d'étranglement maritimes.

Avant le début de la guerre, les approvisionnements en pétrole de l'UE étaient principalement maritimes et ils le demeurent toujours aujourd'hui. En revanche, **depuis 2021, les importations de gaz dépendent de plus en plus du transport maritime**. Représentant 22 % des importations gazières de l'UE en 2021, les importations de GNL comptaient pour environ 40 % des importations de gaz en 2024⁸. Cette hausse de la part du GNL dans le mix gazier s'explique par la nécessité de compenser la diminution des importations par voies terrestres et la diminution de la consommation totale de gaz (somme des quantités de gaz importés par gazoducs et méthaniers).

La construction de nouveaux terminaux méthaniers atteste de la volonté de l'UE d'accroître encore davantage ses importations de GNL à l'avenir, **renforçant la « maritimisation » à l'œuvre dans le secteur gazier, rejoignant le marché pétrolier déjà extrêmement dépendant du transport maritime, et donc sensible à la déstabilisation des passages stratégiques**.

⁵ Union européenne, Eurostat, « Shedding light on energy in Europe – 2025 edition » (page consultée le 25 mai 2025).

⁶ Union européenne, Eurostat, « Energy statistics – an overview » (page consultée le 25 mai 2025).

⁷ Julian Wettengel, « Germany, EU remain heavily dependent on imported fossil fuels », *Clean Energy Wire*, 3 avril 2024.

⁸ Institute for Energy Economics and Financial Analysis, « EU Gas Flows Tracker », <https://ieefa.org/eu-gas-flows-tracker>, (page consultée le 20 mai 2025).

1. La guerre en Ukraine : élément déclencheur de la reconfiguration des flux européens d'hydrocarbures

Du fait d'un approvisionnement se faisant principalement par gazoducs, la dépendance énergétique la plus importante de l'UE vis-à-vis de la Russie avant le début de la guerre en Ukraine concernait le gaz. **En 2021, 47 %⁹ des importations de gaz de l'UE provenaient de Russie, la grande majorité se faisant par gazoducs (43 % par gazoducs, 4 % par méthaniers).** Nord Stream, Yamal, Brotherhood et Turkstream étaient les 4 grands réseaux de gazoducs qui acheminaient ce gaz depuis la Russie. Aujourd'hui, seul le réseau Turkstream est encore en fonctionnement.

Comptant pour un quart des importations européennes de pétrole en 2021, entre 70 et 85 % des importations de pétrole provenant de Russie se faisaient par voie maritime avant le début de la guerre, le reste se faisait par oléoducs, principalement *via* le réseau Droujba¹⁰. Cependant, étant donné que le marché pétrolier est plus mondialisé que celui du gaz et que la dépendance de l'UE vis-à-vis de la Russie était moins prononcée avant la guerre, la réorganisation des flux de pétrole a été moins difficile pour l'UE que celle du gaz.

Différents paquets de sanctions visant à affecter les revenus de Moscou provenant de la vente d'hydrocarbures ont été graduellement mis en place par l'UE et ses partenaires dès le début de l'invasion de l'Ukraine. **Fin 2022, l'UE a notamment interdit l'importation par voie maritime de pétrole brut depuis la Russie, avant d'étendre en 2023 cette interdiction aux produits raffinés.** Les Occidentaux ont également mis en place des **prix plafond sur l'achat de pétrole** provenant de Russie dans le but de diminuer ses revenus liés à l'exportation d'hydrocarbures. Ainsi, aujourd'hui le prix du baril de pétrole brut russe est plafonné à 60 dollars. Pour les produits raffinés, ceux dont la valeur est inférieure à celle du pétrole brut voient leur prix plafonné à 45 dollars le baril (naphta et fioul par exemple), tandis que ceux dont le prix est supérieur à celui du pétrole brut ont un prix plafonné à 100 dollars le baril (diesel et essence par exemple)¹¹. Des sanctions sur les investissements et l'achat de certains produits gaziers ont également été mises en place, mais **l'importation de gaz naturel russe par gazoducs et par méthaniers n'a pour le moment pas été interdite par l'UE.** Cependant, les importations de gaz russe par gazoducs ont drastiquement diminué depuis le début de la guerre, alors que les importations de GNL russe ont quant à elles légèrement augmenté (voir annexe 11). Si une partie de la diminution des importations européennes de gaz a été délibérée, une autre découle de contre-mesures russes répondant aux sanctions occidentales.

⁹ Samantha Gross et Constanze Stelzenmuller, « Europe's messy Russian divorce », *Brookings*, 18 juin 2024.

¹⁰ « How Russian oil flows to Europe », *Transport & Environment*, 8 mars 2022.

¹¹ « Produits pétroliers russes : l'UE s'accorde sur le niveau des plafonds de prix », Communiqué de Presse, Bruxelles, 4 février 2023.

Ainsi, la Pologne, la Finlande et la Lettonie ont vu leur approvisionnement coupé mi-2022. La même année, la Russie a également drastiquement diminué puis coupé ses exportations de gaz vers l'Europe *via* Nord Stream 1. Une baisse des exportations russes à destination de l'Europe avait par ailleurs déjà été amorcée dès 2021 en amont de l'invasion de l'Ukraine.¹² Aujourd'hui, **l'UE affiche l'objectif de se passer complètement des hydrocarbures russes à horizon 2027**¹³. Cependant, dans le cadre des discussions d'un accord de paix entre la Russie et l'Ukraine, certains pays membres évoquent la reprise des importations de gaz russe par gazoducs¹⁴.

La chute des exportations de gaz et de pétrole russes à destination de l'UE a poussé Moscou à rediriger ses exportations à l'est et au sud, notamment vers la Chine, l'Inde et la Turquie¹⁵, qui s'imposent comme les trois plus importants importateurs d'hydrocarbures russes depuis la mise en place progressive des sanctions occidentales. En raison d'infrastructures d'exportation terrestres relativement limitées à destination de ces pays, la hausse des flux d'hydrocarbures s'est essentiellement faite par voie maritime. Entre 2022 et 2023, les exportations par bateau de pétrole brut et de produits raffinés à destination d'Asie ont augmenté respectivement de 57 % et de 80 %¹⁶. La mise en place de sanctions occidentales visant à imposer un prix plafond sur la vente de tous les produits pétroliers russes a également poussé Moscou à **développer une flotte dite "fantôme"**.

Flotte fantôme russe

Dans le but de contourner les sanctions occidentales, notamment pour ses exportations de pétrole, la Russie a mis en place une flotte de navires difficilement traçables et dont la propriété est souvent opaque, appelée « flotte fantôme ».¹⁷

Les estimations relatives à la taille de cette flotte varient, notamment en raison de la difficulté à suivre le déplacement de ces navires, mais également en raison des

¹² Samantha Gross et Constanze Stelzenmuller, « Europe's messy Russian divorce », *Brookings*, 18 juin 2024.

¹³ Cet objectif s'inscrit dans le cadre de REPowerEU, un plan présenté par la Commission européenne en mai 2022 visant à réduire la dépendance européenne aux hydrocarbures russes en diversifiant les sources d'approvisionnement des pays membres, en accélérant le déploiement des énergies renouvelables, et en diminuant la consommation énergétique de l'UE.

¹⁴ Martin Fornusek, « EU debates restarting Russian gas purchases as part of Ukraine peace deal, FT reports », *The Kyiv Independent*, 20 juin 2025.

¹⁵ Petras Katinas et Vaibhav Raghunandan, *March 2025 – Monthly analysis of Russian fossil fuels exports and sanctions*, Centre for Research on Energy and Clean Air, (2025).

¹⁶ International Energy Agency, « Russia – country overview », <https://www.eia.gov/international/analysis/country/RUS>, (page consultée le 25 mai 2025).

¹⁷ Voir le rapport n°17 de l'OSFME sur la reconfiguration des flux énergétiques en mer Noire pour plus d'informations sur la flotte fantôme russe : <https://www.iris-france.org/185772-guerre-russo-ukrainienne-la-region-de-la-mer-noire-au-coeur-de-la-reconfiguration-des-flux-energetiques/>

différences de définition de cette flotte par différents instituts. Ces estimations vont de quelques centaines à environ deux mille navires. Dans un rapport publié en juin 2024, le KSE Institute de la Kyiv School of Economics estimait que la flotte fantôme transportant du pétrole russe comportait plus de 400 vaisseaux¹⁸, S&P en comptait presque 600.¹⁹

Au total, début 2024, environ 70 % des exportations maritimes russes de pétrole se font par l'intermédiaire de cette flotte²⁰. Certains navires seraient même allés jusqu'à directement livrer du pétrole dans certains ports européens, bien que l'importation de pétrole russe ait été bannie par l'UE.²¹

La mise en place de cette flotte fantôme s'accompagne de stratégies de contournement des sanctions occidentales de la part des pays importateurs dans le but de tirer profit de la disponibilité et du faible prix des hydrocarbures russes engendrés par les sanctions occidentales. Ayant significativement augmenté leurs exportations de pétrole à destination de l'UE, les pays du Golfe sont suspectés de mélanger leur production au pétrole venu de Russie. Une autre stratégie de contournement consiste à importer du pétrole afin de le raffiner avant de le réexporter à destination de l'UE, stratégie qui a permis à l'Inde de devenir le plus important fournisseur de produits pétroliers raffinés de l'Europe²². La Turquie a également considérablement accru ses importations d'hydrocarbures en provenance de Russie, ce qui lui permet d'exporter sa propre production plutôt que de la consommer sur son territoire. **Au total, il est estimé que presque 40 % des produits pétroliers raffinés importés de Turquie, de Chine et d'Inde par les Occidentaux en 2024 provenaient de pétrole russe²³.**

Avec la crise russo-ukrainienne, la croissance des importations de GNL a principalement été permise par les pays d'Europe de l'Ouest, notamment la France, l'Espagne et les Pays-Bas qui disposent d'importantes infrastructures de regazéification. **En 2024, les importations de GNL de l'UE représentaient 40 % du mix gaz, alors qu'elles ne représentaient que 22 %²⁴ en 2021.** En 2023, en France, le mix gazier est constitué à 95 %²⁵ de GNL, contre 50 % en 2021, ce qui

¹⁸ Benjamin Hilgenstock et al., « Creating "Shadow-Free" Zones », rapport du KSE Institute, (2024).

¹⁹ European Parliament, European Parliamentary Research Service, « Russia's shadow fleet: Bringing the threat to light », November 2024.

²⁰ Benjamin Hilgenstock et al., « Creating "Shadow-Free" Zones », rapport du KSE Institute, (2024).

²¹ Liliana Oleniak, « Russian oil being unloaded at EU ports despite ban », *RBC-Ukraine*, 24 septembre 2024.

²² Jaxon Gaines, « BRICS: India Passes Saudi Arabia as Europe's Top Fuel Supplier », *Watcher Guru*, 28 octobre 2024.

²³ Li-Chen Sim, « Impact of the Russo-Ukrainian war on energy flows from the Arab Gulf states », *MEI*, 11 février 2025.

²⁴ Institute for Energy Economics and Financial Analysis, *op. cit.* : 9

²⁵ Frédéric Lasserre, Pauline Pic, *Géopolitique des détroits : enjeux de contrôle de passages stratégiques* (Paris, Le Cavalier Bleu, 2025).

souligne l'importance du transport maritime dans les approvisionnements français en gaz naturel.

Bien que l'UE ait déjà largement augmenté ses capacités d'importations de GNL, **de nouvelles capacités sont en cours de construction** en Allemagne, en Italie, en Pologne et en Estonie et d'autres sont en projet, ce qui témoigne de la volonté de l'UE d'accroître son recours au GNL dans les années à venir (voir partie III). Cela pourrait conduire l'Europe (UE27 plus la Turquie et le Royaume-Uni) à disposer d'une capacité de regazéification trois fois supérieure à sa consommation d'ici 2030, ce qui lui confèrera davantage de flexibilité quant à ses sources d'approvisionnement, mais qui induira également une plus grande dépendance au GNL (voir partie III). De plus, cette surcapacité pourrait conduire à une sous-utilisation de ces infrastructures, ce qui pose la question de leur rentabilité. Ces actifs ont par ailleurs été financés en partie par des fonds publics²⁶, mais également par des acteurs privés²⁷.

Cette stratégie est un moyen pour l'UE de diversifier ses approvisionnements en évitant les lourds investissements nécessaires au développement des infrastructures rigides que sont les gazoducs internationaux. Cependant, le GNL présente le désavantage d'accroître la dépendance d'un pays au trafic maritime et donc aux goulets d'étranglement, notamment ceux du Moyen-Orient pour ce qui est des importations provenant du Qatar. Si à court/moyen terme ce pari semble être le bon pour se détacher des approvisionnements russes, il pourrait cependant s'avérer risqué en cas de tensions géopolitiques avec les États-Unis ou aux alentours de certains détroits stratégiques pour l'approvisionnement européen en GNL.

Côté pétrole, à l'ouest de la Russie l'utilisation du réseau d'oléoducs Droujba qui approvisionne l'Europe en pétrole russe a drastiquement diminué. À l'Est, le pipeline ESPO – partant de Sibérie et rejoignant d'un côté la Chine et de l'autre l'océan Pacifique – atteignait déjà ses capacités maximales d'exportation avant l'invasion de l'Ukraine²⁸. De ce fait, les exportations terrestres de pétrole russe vers la Chine n'ont pas pu augmenter²⁹. **Avec le réseau kazakh, l'ESPO permet à la Russie d'exporter 15 à 20 % de son pétrole par voie purement terrestre, principalement vers la Chine³⁰.** Le reste de ses exportations se fait par voie maritime. Globalement, on assiste depuis 2022 à une légère baisse des exportations russes de pétrole, qui s'accompagne d'une réorientation significative des flux de l'Ouest vers

²⁶ « State aid: Commission approves 40 million German support for on-shore LNG terminal in Brunsbüttel », Communiqué de presse, Bruxelles, 27 juin 2023.

²⁷ « Liquefied gas lock-in: the role of private equity in Europe », *Reclaim Finance*, 22 avril 2024.

²⁸ Carol Zu, « Russia crude oil pipeline capabilities to mainland China – The ESPO crude oil pipeline », *S&P Global*, 1er avril 2022.

²⁹ James Henderson, Vitaly Yermakov, Richard Connolly, *Outlook for Russia's oil and gas production and exports*, rapport du Oxford Institute for Energy Studies (2024).

³⁰ Tania Babina et al, « Assessing the impact of international sanctions on Russian oil exports », *Vox EU*, 20 avril 2023.

l'Est, qui est permise par un recours accru au trafic maritime et par une redistribution des flux maritimes.

Si jusqu'en 2021 une partie importante du pétrole russe rejoignait directement l'Europe depuis la mer Baltique, aujourd'hui les exportations de pétrole partent toujours majoritairement de cette zone,³¹ mais vont pour la plupart jusqu'en Asie ou en Turquie, avant d'être parfois réexportées vers l'UE³² (voir carte 1). Cette dynamique entraîne une augmentation de la longueur des trajets des tankers, ainsi que leur passage par de multiples passages stratégiques.

2. Les nouveaux centres de gravité de l'approvisionnement français et européen

Depuis plusieurs années est annoncée une vague de nouveaux projets d'exportation de GNL, à laquelle la guerre en Ukraine a donné un nouvel élan. D'après l'Agence internationale de l'énergie (AIE), si tous les projets de GNL annoncés venaient à se concrétiser, les capacités d'exportations annuelles mondiales devraient passer de 580 milliards de mètres cubes (mmc) en 2024 à 850 mmc en 2030³³, soit une hausse de presque 50 % en six ans. À eux deux, les **États-Unis et le Qatar devraient compter pour 80 % des augmentations des capacités d'exportation d'ici 2030**, et ainsi représenter environ 60 % du marché d'ici cinq ans³⁴. Dans une moindre mesure, d'autres exportateurs importants tels que l'Australie, la Russie et le Canada devraient également augmenter leurs exportations dans les années à venir³⁵. Ces annonces ont notamment été encouragées par la hausse de la demande de GNL des pays européens, mais surtout par la demande asiatique qui pourrait doubler d'ici 2050, ce qui soutiendrait la demande en GNL à plus long terme.

La chute des importations européennes de gaz russe par gazoducs a en grande partie été compensée par la hausse des importations de GNL, notamment en provenance des États-Unis (voir annexe 11). Cette augmentation a été permise par la redirection vers l'Europe d'une partie des livraisons nord-américaines à destination de l'Asie, mais également par la hausse des capacités d'exportation étasuniennes. Aujourd'hui, les États-Unis représentent environ la moitié des importations de GNL de l'UE. Aucune variation significative durable des exportations n'a été observée de la part des autres fournisseurs de l'UE depuis 2022, bien qu'il soit notable que contrairement au discours prônant la fin des importations énergétiques

³¹ Également de la mer Noire, de la côte pacifique et de l'océan Arctique dans une moindre mesure.

³² Borys Dodonov, Benjamin Hilgenstock, Anatolii Kravtsev, Yuliia Pavyskta, Nataliia Shapoval, *Russian Oil Tracker*, rapport du KSE Institute, (2025).

³³ International Energy Agency, *World Energy Outlook 2024* (2024).

³⁴ Shell, « Shell LNG-Outlook 2025 », (2025)

³⁵ International Energy Agency, *op. cit.* : 32

russe, la quantité de GNL russe a légèrement augmenté dans le mix gazier européen depuis 2021 (voir annexe 11).

Les États-Unis devraient largement augmenter leurs exportations dans les années à venir – la production nord-américaine devrait plus que doubler d’ici 2028, en grande partie grâce aux États-Unis³⁶. Néanmoins, leur stratégie d’expansion a été ralentie en 2024 par un arrêt de quelques mois dans la signature de nouveaux contrats d’exportation de GNL décidée par l’administration Biden. Cette pause avait pour but d’évaluer si ces exportations ne nuisaient pas aux intérêts stratégiques des États-Unis, ainsi que d’estimer l’impact environnemental de l’exportation de GNL. Bien que cette pause ait été levée par Trump dès son arrivée au pouvoir et que les projets d’exportation de GNL repartent à la hausse, l’imprévisibilité du président américain pourrait également affecter les exportations étasuniennes, notamment si des tensions importantes (notamment commerciales) survenaient entre Bruxelles et Washington, ou si les États-Unis manifestaient la volonté de maintenir des prix bas sur leur marché afin de favoriser leur économie. De ce fait, **le risque d’une envolée des prix et d’une rupture des approvisionnements en provenance de Washington n’est pas à sous-estimer**. Bien que l’Europe importe aujourd’hui moins de gaz depuis les États-Unis qu’elle n’en importait depuis la Russie en 2021, un scénario de rupture d’approvisionnement provenant des États-Unis ne devrait pas être ignoré.

Le Qatar – autre poids lourd du GNL – n’a pas augmenté significativement ses exportations de GNL à destination de l’Europe depuis 2021. En revanche, une hausse des capacités de production de 85 %³⁷ d’ici 2030 et entamée en 2025 pourrait être en partie dirigée vers l’Europe. Cependant, **l’instabilité du détroit de Bab el-Mandeb liée au conflit israélo-palestinien a fait chuter le trafic maritime en mer Rouge** (voir partie II).

Les autres principaux fournisseurs de GNL de l’Europe sont africains, notamment l’Algérie et le Nigeria. **D’ici 2050, le continent pourrait doubler sa production gazière**³⁸. L’Algérie possède des capacités d’exportation vers l’Europe déjà relativement conséquentes, qu’elles soient par gazoducs (deux-tiers des exportations) ou par méthaniers (un tiers des exportations). Cependant, sa production de gaz est relativement stable et ses exportations ne devraient pas significativement augmenter dans les années à venir, notamment en raison de la demande croissante en gaz de l’économie algérienne³⁹. Le Nigeria, en revanche, a connu une croissance très importante de ses exportations de GNL, multipliant par 3,5 sa production de gaz entre

³⁶ « [North America’s LNG export capacity is on track to more than double by 2028](#) », *Today in Energy*, EIA, 3 septembre 2024.

³⁷ Christina Boufarah et al, « Global Energy: Qatar’s LNG Expansion », *Baker Institute*, 10 mai 2024.

³⁸ *Ibid.* : 36

³⁹ « Algeria: new auction of oil and gas blocks scheduled for Octobre 2025 », *Energynews*, 26 février 2025.

2000 et 2022⁴⁰. Leader africain des exportations de GNL, le Nigeria exporte environ la moitié de son GNL vers l'Europe. Le plan « Decade of Gas » du pays vise à développer l'industrie gazière et à augmenter la production de 50 % sur la décennie 2021-2030, dans un contexte où le Nigeria dispose des plus grandes réserves gazières prouvées du continent. La localisation du Nigeria rend ce pays particulièrement attractif pour le marché européen, d'autant plus que les voies maritimes entre le golfe de Guinée et l'Europe ne passent par aucun goulet d'étranglement à risque, bien que des actes de piraterie soient toujours d'actualité⁴¹. Enfin, bien que ce pays ne soit pas aujourd'hui un important exportateur de gaz, le Mozambique possède un potentiel gazier important et pourrait devenir un acteur majeur sur le continent africain dans les années à venir. Sa position géographique devrait amener le pays à servir les deux marchés asiatique et européen.

Dépendante vis-à-vis de la Russie à hauteur d'un quart de ses importations, la réorganisation des approvisionnements en pétrole de l'UE a été moins complexe que celle du gaz. Les interdictions européennes successives d'importation de pétrole brut et de produits pétroliers mises en place fin 2022 et début 2023 ont conduit à une baisse officielle de 90 % des importations de pétrole russe en 2023 par rapport à 2019⁴² (voir annexe 12). Cette baisse massive des exportations du premier fournisseur de pétrole de l'UE a majoritairement été **compensée par une hausse des importations des États-Unis (+42 Mt/an entre 2021 et 2024), de la Norvège (+21 Mt/an), du Kazakhstan (+18 Mt/an), du Brésil (+14 Mt/an), de l'Arabie saoudite (+11 Mt/an) et, plus récemment, du Guyana (+16 Mt/an)** (voir annexe 12). De façon plus anecdotique, les exportations indiennes et turques à destination de l'UE ont augmenté respectivement de 6 et 2,4 Mt/an. Ces exportations sont très majoritairement des produits raffinés, probablement issus de brut russe dont les exportations à destination de ces pays ont largement augmenté depuis 2022. Le flux réel de pétrole russe arrivant en Europe est donc très certainement supérieur au flux officiel. À cette substitution des importations russes s'ajoute un recul de 7 % de la consommation de pétrole de l'UE par rapport à la situation pré-Covid⁴³.

Cette redistribution des approvisionnements pétroliers européens modifie les risques en jeu. La hausse des importations de pétrole depuis le Moyen-Orient augmente la dépendance européenne aux points de passage obligés de la région. Pour ce qui est des exportations kazakhes, elles transitent majoritairement par des gazoducs russes avant d'arriver en mer

⁴⁰ Carole Nakhle, « Unlocking Nigeria's economic potential with natural gas », *GIS*, 21 juin 2024.

⁴¹ « Dryad Global: Piracy in the Gulf of Guinea has surged by 30% », *Safety4Sea*, 4 juin 2025.

⁴² Noémie Rebière, Sami Ramdani, *Guerre russo-ukrainienne : la région de la mer Noire au cœur de la reconfiguration des flux énergétiques*, rapport de l'Observatoire de la sécurité des flux et des matières énergétiques, IRIS, 2024.

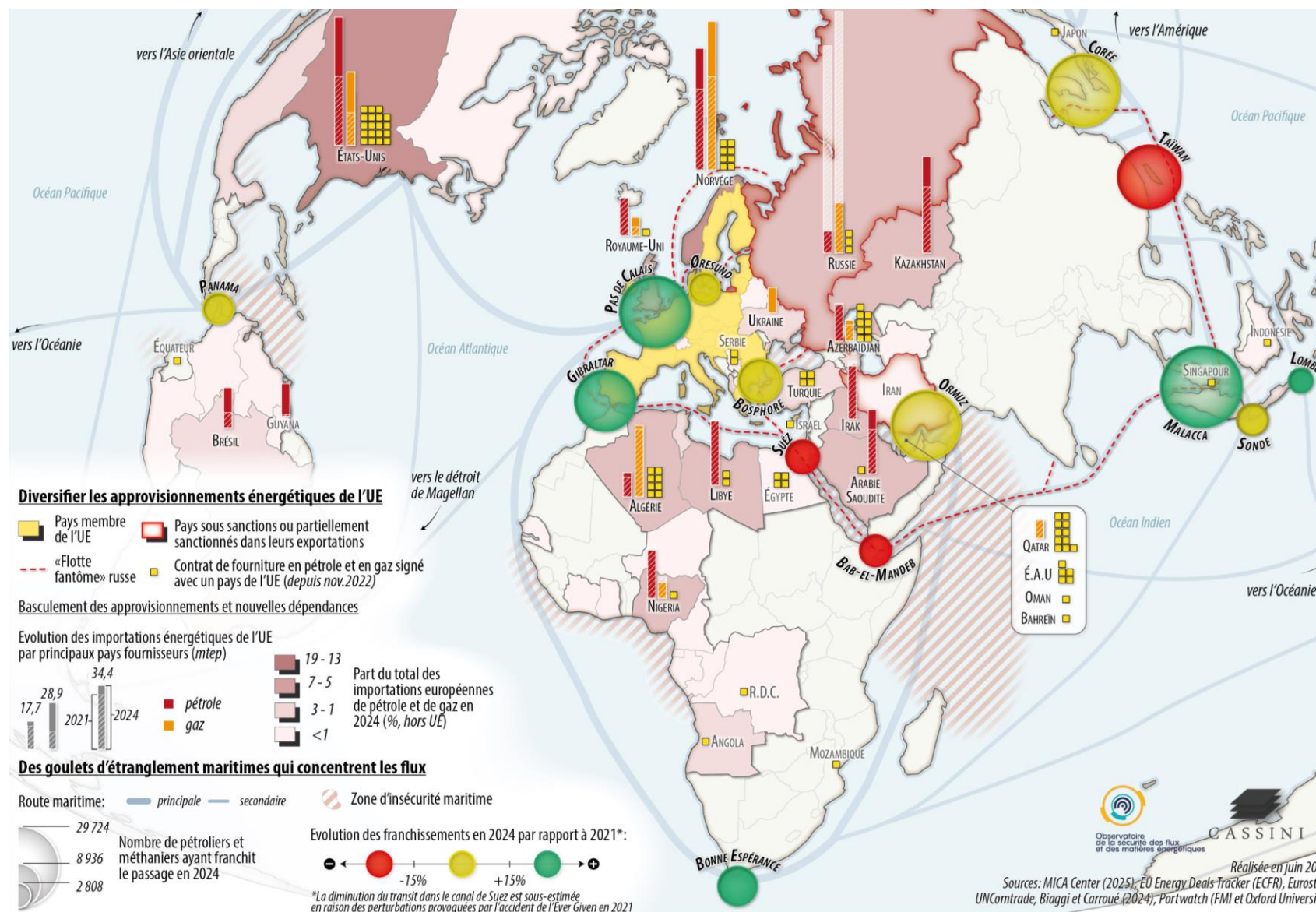
⁴³ International Energy Agency, *Global Energy Review 2025*, « Oil demand growth loses momentum », <https://www.iea.org/reports/global-energy-review-2025/oil>, (page consultée le 3 juin 2025).

Noire et de passer par les détroits turcs. Quant aux États-Unis, bien qu'aucun goulet d'étranglement maritime ne puisse perturber leurs approvisionnements, il n'est pas anodin que Washington devienne le premier fournisseur de pétrole et de GNL de l'UE, dans la mesure où cela n'est pas sans risque pour l'UE dans un contexte de tensions transatlantiques.

3. Que retenir ?

- La guerre en Ukraine a déclenché une reconfiguration importante des flux énergétiques entrants en Europe et sortant de Russie. Cette reconfiguration a été davantage marquée pour le gaz que pour le pétrole.
- Pour le gaz, cette redistribution s'accompagne d'une « maritimisation » des importations européennes du fait du recours accru au GNL. Pour le pétrole et le gaz, les approvisionnements de l'UE reposent aujourd'hui davantage sur les canaux et détroits maritimes.
- Pour pallier la chute des importations de gaz russe, l'UE a majoritairement augmenté ses importations de GNL étasunien. Dans les années à venir, le Qatar et les États-Unis devraient significativement accroître leurs capacités d'exportation. Le continent africain devrait également jouer un rôle croissant dans le marché du GNL.
- La perte des importations de pétrole en provenance de Russie a été compensée par des sources plus variées telles que la Norvège, les États-Unis, le Kazakhstan et le Guyana.
- Bien que les sanctions mises en place par les Occidentaux aient eu un impact sur les exportations d'hydrocarbures russes, la flotte fantôme déployée par Moscou permet à la Russie de les contourner tout en continuant à vendre ses produits en Europe, augmentant de ce fait le trafic maritime lié aux hydrocarbures, notamment dans certains points de passage obligés.

Carte 1 – Les effets du choc russo-ukrainien sur l’approvisionnement en hydrocarbures de l’UE : un rôle accru des passages stratégiques maritimes





TROIS DÉTROITS VITAUX DANS LE TRANSIT DES HYDROCARBURES VERS L'EUROPE

1. Le détroit d'Ormuz : Une intersection des rivalités géopolitiques internationales

Une route maritime incontournable vers les producteurs d'hydrocarbures du Moyen-Orient

Le détroit d'Ormuz est **un passage maritime d'une cinquantaine de kilomètres de large séparant le Sultanat d'Oman de la République islamique d'Iran** qui se partage à parts égales la souveraineté sur ces eaux, en vertu d'un accord bilatéral de 1974⁴⁴. Pour des raisons de sécurité, la circulation maritime est concentrée sur deux couloirs en eau profonde de 3,5 km de large le long des côtes omanaises avant de rejoindre les eaux iraniennes (voir carte 2). C'est une voie pratiquement incontournable pour connecter les producteurs d'hydrocarbures du golfe Arabo-Persique aux foyers de consommation du monde entier (voir annexe 1)⁴⁵. En 2023, en moyenne 0,30 mmc de gaz naturel liquéfié (GNL) et 20,9 millions de barils de pétrole (mb/j) ont transité chaque jour par Ormuz⁴⁶, soit l'équivalent de **20 % des échanges mondiaux de GNL (1,49 mmc/j en 2023)⁴⁷ et 20 % de la consommation totale de pétrole dans le monde (101,9 mb/j)⁴⁸**.

⁴⁴ Florian Mariet, « Pourquoi le détroit d'Ormuz est-il un symbole des enjeux contemporains de la maritimisation de nos économies et sociétés ? », *Diploweb.com*, 17 septembre 2021.

⁴⁵ International Energy Agency, « Strait of Hormuz – Factsheet », <https://iea.blob.core.windows.net/assets/203eb8eb-2147-4c99-af07-2d3804b8db3f/StraitofHormuzFactsheet.pdf>, (page consultée le 3 juin 2025).

⁴⁶ EIA, U.S. Energy Information Administration, *Country Analysis Brief: World Oil Transit Chokepoints* (2024).

⁴⁷ « Global trade in liquified natural gas continued to grow in 2023 », EIA, *Today in Energy*, 11 juillet 2024.

⁴⁸ EIA, *op. cit.* : 45

Carte 2 – Le Détroit d’Ormuz : tension permanente sur l’artère pétrolière et gazière mondiale

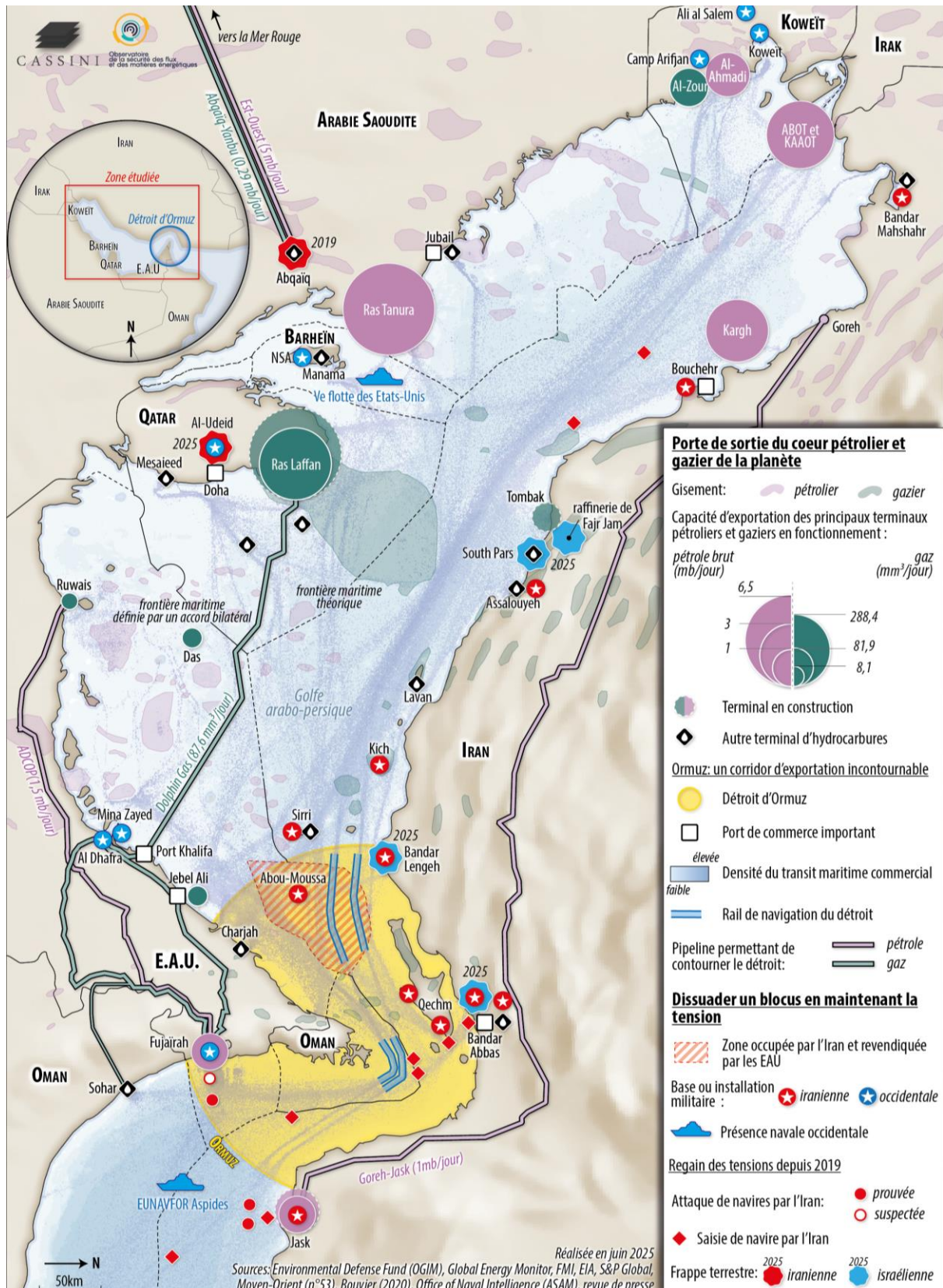


Tableau 1 : Volume d'hydrocarbures transportés par le détroit d'Ormuz (2018–2023)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Flux totaux de pétrole traversant le détroit d'Ormuz (en mb/j)	21,4	20,0	18,4	19,0	21,1	20,9
Pétrole brut et condensats (en mb/j)	16,5	15,2	13,7	14,0	15,6	14,9
Produits pétroliers (en mb/j)	4,9	4,9	4,8	4,9	5,5	5,9
Commerce maritime mondial de pétrole (en mb/j)	78,5	78,2	73,0	74,3	76,2	77,6
Consommation mondiale totale de pétrole et autres liquides (en mb/j)	100,1	100,9	91,6	97,6	99,9	101,9
Flux de GNL traversant le détroit d'Ormuz (en mmc/j)	0,29	0,30	0,29	0,29	0,30	0,29

Sources : EIA, U.S. Energy Information Administration, *Country Analysis Brief : World Oil Transit Chokepoints* (2024).

En 2024, 84 % du transit pétrolier et 83 % des volumes de gaz passant par Ormuz étaient destinés aux marchés asiatiques, principalement la Chine et l'Inde⁴⁹. **Pour l'UE, le poids stratégique d'Ormuz est plus relatif, avec 12 % de ses importations de GNL (0,57 mmc)⁵⁰ et 10,5 % de ses importations de pétrole brut sur les dix premiers mois de l'année 2023⁵¹.** Ces flux sont principalement originaires d'Irak et d'Arabie saoudite pour le pétrole et du Qatar pour le GNL⁵². **Une dynamique que la guerre en Ukraine n'a pas significativement modifiée dans la durée**, étant donné que la diminution des échanges avec la Russie a été majoritairement compensée avec les États-Unis pour le GNL et un éventail diversifié et dispersé de fournisseurs de pétrole (voir annexe 2)^{53; 54}.

Ce poids relatif d'Ormuz dans les approvisionnements européens s'explique pour plusieurs raisons. Premièrement, les importateurs européens ont historiquement privilégié les fournisseurs géographiquement plus proches et économiquement plus compétitifs, dont la Russie et désormais les États-Unis⁵⁵. Deuxièmement, les pays du Golfe, notamment l'Arabie saoudite et le Qatar, privilégient depuis la fin des années 1990 les accords de long terme avec les marchés asiatiques jugés commercialement plus durables que l'Europe qui entend

⁴⁹ International Energy Agency, « Strait of Hormuz – Factsheet », <https://iea.blob.core.windows.net/assets/203eb8eb-2147-4c99-af07-2d3804b8db3f/StraitofHormuzFactsheet.pdf>, (page consultée le 3 juin 2025).

⁵⁰ Institute for Energy Economics and Financial Analysis, « European LNG Tracker », <https://ieefa.org/european-lng-tracker#section4>, (page consultée le 3 juin 2025)

⁵¹ « Oil and petroleum products - a statistical overview », *Eurostat, Statistics explained*, 4 mai 2025.

⁵² *Ibid*

⁵³ Thunder Said Energy, « European gas and power model: natural gas supply-demand? », <https://thundersaidenergy.com/downloads/european-natural-gas-demand-model/>, (page consultée le 3 juin 2025)

⁵⁴ Therese Robison, « Qatar Pulls Europe Closer with Spate of LNG Supply Deals », *NGI Natural Gas Intelligence*, 21 novembre 2023.

⁵⁵ Samantha Gross et Constanze Stelzenmuller, « Europe's messy Russian divorce », *Brookings*, 18 juin 2024.

diminuer sa consommation d'hydrocarbures⁵⁶. Troisièmement, **les risques sécuritaires posés par les passages du détroit de Bab el-Mandeb et de la mer Rouge, ainsi que la distance et les coûts opérationnels associés sont autant de contraintes qui limitent l'attractivité des marchés européens**⁵⁷.

Malgré tout, le détroit d'Ormuz n'en demeure pas moins une voie de transit majeure pour les entreprises qui se posent en intermédiaires entre les producteurs locaux d'hydrocarbures et les foyers de consommation à travers le monde. **Le français TotalEnergies est notamment présent aux Émirats arabes unis avec la société d'État ADNOC sur des projets de production et d'exportation de GNL vers les marchés asiatiques**, dont la pérennité dépend du trafic maritime⁵⁸.

Un levier de négociation pour la République islamique d'Iran

La sécurité du détroit d'Ormuz est largement tributaire de l'état du contexte international et des relations avec l'Iran. En effet, **Téhéran a régulièrement menacé de fermer la circulation du détroit**, principalement en réponse aux sanctions sur ses exportations d'hydrocarbures. **Des menaces qu'elle n'a jamais mises à exécution en raison de la dépendance de son économie aux exportations de pétrole brut** vers un nombre limité d'acteurs disposés à contourner les sanctions internationales, en premier lieu la République populaire de Chine⁵⁹ ; ⁶⁰. En 2023, alors que le secteur pétrolier tient un rôle majeur dans la balance commerciale de l'Iran, 90 % des exportations iraniennes de pétroles bruts et de condensats étaient destinés à la Chine⁶¹ (voir annexe 4)⁶² ; ⁶³, *via* des transactions en yuans, des flottes fantômes, et un réseau d'infrastructures opaques⁶⁴ ; ⁶⁵. **Des flux officiels qui, s'ils venaient à être empêchés par des entraves économiques ou physiques, constitueraient une ligne rouge pour Téhéran et justifieraient la mise en application de ses menaces.**

Par ailleurs, ces tensions sont aggravées par une divergence sur la nature juridique du détroit d'Ormuz. En effet, **l'Iran est signataire de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la**

⁵⁶ Commission Européenne, Energy Scenarios, « Total Energy Use », https://web.jrc.ec.europa.eu/visitors-centre-tools/energy_scenarios/app.html#today:EU27/2050-reference-eu:EU27, (page consultée 15 mai 2025).

⁵⁷ Nikolay Kozhanov, « Qatar's LNG expansion plans and the issue of market oversupply », *Middle East Institute*, 21 mai 2024.

⁵⁸ Elise Pontoizeau, « La compagnie émiratie Adnoc va livrer du GNL à TotalEnergies pour environ 1 milliard de dollars », *L'Usine Nouvelle*, 2 mai 2023.

⁵⁹ Agence de Développement Economique, « Iran : Contexte politico-économique », <https://export.agence-adocc.com/fr/fiches-pays/iran/le-contexte-economique-et-politique> (page consultée le 2 mai 2025).

⁶⁰ Entretien avec Burdy, J.-P. (2019). Le détroit d'Ormuz, verrou stratégique du golfe Persique. *Questions internationales*, 99-100(4), 167-173.

⁶¹ EIA, U.S. Energy Information Administration, *Country Analysis Brief: Iran* (2024).

⁶² Les autres importateurs seraient les Émirats arabes unis, l'Inde, le Pakistan, le Yémen, Singapour, la Malaisie, le Soudan, Oman, la Syrie, le Vietnam et la Thaïlande, mais ne représenteraient qu'une part minime des exportations iraniennes.

⁶³ Clayton Siegle, « Trade War Reduces Washington's Leverage on Iranian Oil Exports », *CSIS*, 2 mai 2025.

⁶⁴ « Treasury Increases Pressure on Chinese Importers of Iranian Oil », Communiqué de presse, Washington, 18 juin 2025.

⁶⁵ Muyu Xu, « China backs off peak Iranian crude buys, but a steep drop looks unlikely », *Kpler*, 1^{er} mai 2025.

Mer (CNUDM), mais ne l'a pas ratifiée et ne reconnaît pas la nature internationale du détroit d'Ormuz. Alors que la convention octroie un droit de transit libre, sans possibilité d'intervention des États riverains, tant que le passage est rapide, continu, non menaçant pour leur souveraineté et conforme au droit international, **l'Iran de son côté ne reconnaît qu'un droit de passage en transit sans entrave, restreint aux navires civils sous pavillon signataire de la CNUDM.** Ce dernier lui permet de réglementer, d'intervenir voire de fermer son espace maritime s'il l'estime nécessaire⁶⁶ ; ⁶⁷. À l'inverse, **les États-Unis, non-signataires de la CNUDM, prescrivent la liberté de circulation sans consentement préalable ni restriction des pays limitrophes, et ainsi, dénie à l'Iran le droit de réglementer la circulation dans ce qu'il revendique être ses eaux territoriales**⁶⁸. Dès lors, les deux camps sont enlisés dans des postures juridiques contradictoires, légitimant l'usage de mesures coercitives en cas de violation de leurs principes respectifs.

Pour faire valoir ses intérêts dans le détroit d'Ormuz, **l'Iran s'est doté à partir des années 2000 d'une stratégie d'action asymétrique à l'appui d'une force d'intervention rapide**⁶⁹. En 2023, approximativement 150 navires d'attaque légers, près de 2 000 vedettes armées, ainsi que des drones militaires et des sous-marins de poche auraient été déployés par Téhéran, principalement sur la base navale de Bandar Abbas à l'embouchure du détroit (voir carte 2)⁷⁰ ; ⁷¹. Ces effectifs sont sous le contrôle du corps des gardes de la révolution islamique et répondent directement du guide suprême iranien pour la sécurisation du détroit et la conduite d'actions offensives⁷². En appui, la République dispose également d'importantes capacités balistiques sur les îles contestées avec les É.A.U. de Thumb et Abu Musa pour saturer les capacités adverses en cas de conflit et rendre impraticable le détroit (voir carte 2)⁷³. Ces moyens donnent à la République islamique une capacité de nuisance avérée qui pourrait rendre impraticable le détroit sans assistance militaire.

⁶⁶ Farzin Nadimi, « Clarifying Freedom of Navigation in the Gulf », *The Washington Institute for Near East Policy*, 24 juillet 2019.

⁶⁷ L'Iran impose aux navires de guerre étrangers une notification préalable avec d'exercer leur droit de passage dans ses eaux territoriales.

⁶⁸ Aris-Georges Marghéris, « La Liberté de navigation : quels défis à ce principe fondamental du droit de la mer ? », *Hypothèses*, 26 juin 2016.

⁶⁹ Owen Berthevas, « La République islamique d'Iran au pourtour du détroit d'Ormuz : enjeux sécuritaires et stratégies navales », *Diploweb.com*, 21 avril 2024.

⁷⁰ Arminjon Balthazar, Charrier Louise, *Forces armées iraniennes : vue d'ensemble et état des lieux*, rapport du Centre d'étude géopolitique de l'Iran (2023).

⁷¹ Owen Berthevas, « La République islamique d'Iran au pourtour du détroit d'Ormuz : enjeux sécuritaires et stratégies navales », *Diploweb.com*, 21 avril 2024.

⁷² Strauss Center, « Strait of Hormuz – Iranian Military », <https://www.strausscenter.org/strait-of-hormuz-iranian-military/>, (page consultée le 20 mai 2025).

⁷³ Arminjon Balthazar, Charrier Louise, *Forces armées iraniennes : vue d'ensemble et état des lieux*, rapport du Centre d'étude géopolitique de l'Iran (2023).

Mais il est important de noter **que la posture iranienne ne se veut pas offensive, mais dissuasive**. Téhéran ne souhaite ni la fermeture du détroit ni l'imposition d'une forme de suprématie maritime dont elle n'a pas les moyens face aux effectifs occidentaux basés dans le golfe Arabo-Persique. À commencer par la Cinquième Flotte de l'US Navy à Bahreïn, assistée par les forces de surveillance des bases navales et aériennes française d'Abou Dhabi ⁷⁴.

D'autre part, une action unilatérale et préventive de l'Iran serait stratégiquement à son désavantage. Premièrement, **les conséquences seraient considérables pour son économie dont la survie dépend de l'ouverture du détroit d'Ormuz**. Deuxièmement, **un blocage armé porterait atteinte aux intérêts économiques de l'Irak, du Qatar et d'Oman, trois pays qui entretiennent des liens économiques et diplomatiques avec Téhéran** et lui permettent de sortir de son isolement international. En outre, un tel scénario porterait atteinte à l'intégrité territoriale du territoire omanien, qui se positionne comme un médiateur avec ses rivaux occidentaux. Troisièmement, **une hypothétique action préemptive de Téhéran mettrait à mal sa relation avec la Chine**, dans la mesure où 24 % de son GNL⁷⁵ et plus de 50 % de son pétrole brut⁷⁶ officiellement importés en 2024 provenaient du golfe Arabo-Persique. Concrètement, **l'Iran n'a ni les moyens ni la latitude d'une telle action**. L'objectif des prises de position iraniennes serait donc avant tout destiné à réfréner les velléités militaires ou économiques à son encontre⁷⁷.

Malgré tout, le risque d'une fermeture temporaire du détroit reste crédible. **Dans l'hypothèse d'une évolution du régime de sanctions d'un blocage économique vers des entraves physiques sur des infrastructures clés** comme l'île de Kharg qui exporte plus de 90 % du pétrole brut iranien^{78; 79}, ou les ports de Bandar Mahshahr, Bandar Abbas⁸⁰ et l'île de Qeshm⁸¹ qui concentrent le stockage et l'exportation de produits raffinés, **Téhéran pourrait suivre une politique de « bord du gouffre »⁸²**, pour infléchir les postures occidentales, mais avec le risque d'un embrasement.

⁷⁴ Nicolas Gros-Verheyde, « L'Opération Agenor dans le détroit d'Ormuz tire le rideau », *Le quotidien de l'Europe géopolitique*, 1er juillet 2024.

⁷⁵ Sam Reynolds, *Understanding the competitive landscape for China's LNG market*, rapport du Institute for Energy Economics and Financial Analysis, (2025).

⁷⁶ « Visualizing China's Crude Oil Imports by Country », *Voroni by Visual Capitalist*, 02 septembre 2025.

⁷⁷ Entretien avec Burdy, J.-P. (2019). Le détroit d'Ormuz, verrou stratégique du golfe Persique. *Questions internationales*, 99-100(4), 167-173.

⁷⁸ Robert Perkins and Aresu Egbali, « Iran exports first crude cargo outside the Persian Gulf as Israeli retaliation looms », *S&P Global*, 18 octobre 2024.

⁷⁹ « Weekly Tanker Market Monitor: Week 17, 2025 »,

⁸⁰ Claire Jungman, « April 2025 Iran Tanker Tracker », *United Against Nuclear Iran*, 1 mai 2025.

⁸¹ « Iran adds 2 million barrels of crude storage capacity », *S&P Global, Commodity Insights*, 18 mai 2025

⁸² Une méthode de négociation où l'un des protagonistes pousse une situation dangereuse jusqu'à ses limites pour inciter la partie adverse à reculer. La crédibilité de cette stratégie repose sur la capacité de l'initiateur à faire croire qu'il est prêt à aller jusqu'à l'affrontement direct, le risque étant que les opposants perdent le contrôle de cette spirale de surenchère et finissent par basculer dans l'affrontement.

Évolution depuis le 13 juin 2025 et la guerre Israël-Iran (situation au 26 juin 2025)

Le 13 juin 2025, Israël a débuté une campagne de bombardements sur l'Iran. Des frappes, qualifiées de « préventives », ont ciblé le programme d'enrichissement nucléaire iranien, des ressources militaires, des officiels du régime, ainsi que certaines infrastructures énergétiques⁸³. Le 22 juin, le parlement iranien a finalement voté la fermeture du détroit d'Ormuz, ouvrant la porte à une possible intervention dont la décision finale revient au Conseil suprême de sécurité de la République⁸⁴. Une perspective repoussée par l'entrée en vigueur d'un cessez-le-feu le 24 juin.

Cependant, une reprise des combats serait susceptible réactiver cette option si la survie du régime était compromise. Un des éléments déclencheurs pourrait être la destruction d'infrastructures énergétiques clés pour son économie, tel que le terminal d'exportation de l'île de Kharg (encore épargné par les frappes israélo-étasuniennes). Acculée, Téhéran pourrait alors chercher à entraver la circulation du détroit par des dépôts de mines et de multiples actions asymétriques afin d'accroître les primes d'assurances des armateurs et la pression internationale sur Israël pour freiner son offensive⁸⁵.

Du côté de la Chine, premier importateur d'hydrocarbures en provenance du Golfe, la posture de Pékin s'est limitée à des appels à la désescalade et au maintien du trafic maritime, sans prise de position en faveur de l'Iran malgré leur interprétation partagée du droit de la mer et leur opposition commune à Washington⁸⁶. Une posture diplomatique appuyée par le poids économique de la Chine pour les deux belligérants⁸⁷. Les États-Unis ont par ailleurs appelé Pékin à faire pression sur Téhéran le 23 juin, en rappelant sa dépendance aux exportations d'hydrocarbures en provenance du Golfe⁸⁸.

Dans l'absolu, la menace imminente d'une perturbation des flux dans le détroit et avec elle d'une hausse des primes d'assurance et à terme des coûts de l'énergie semble s'écarter. Mais la reprise du conflit n'est pas impossible et les répercussions

⁸³ Liselotte Mas, Juliette Prigent et Elisa Bellanger, « Israël bombarde les infrastructures énergétiques en Iran. Ce que les images révèlent », *Le Monde*, 19 juin 2025.

⁸⁴ « L'Iran pose un premier jalon vers la fermeture du détroit d'Ormuz », *L'Orient Le Jour*, 22 juin 2025

⁸⁵ Amira El-Fekki et John Feng, « Satellite Images Show US Navy Vessels Deploy for Possible Iran Attack », *Newsweek*, 18 juin 2025.

⁸⁶ « Foreign Ministry Spokesperson Lin Jian's Regular Press Conference on June 13, 2025 », *Ministry of Foreign Affairs People's Republic of China*, 13 juin 2025.

⁸⁷ Nadia Helmy, « China's Influence Grows in Middle East: Peace Efforts Between Israel and Iran », *Modern Diplomacy*, 19 juin 2025.

⁸⁸ « Washington presse Pékin d'empêcher l'Iran de bloquer le détroit d'Hormuz », *CDE*, 23 juin 2025.

ne se limitent pas au seul détroit d'Ormuz. Le passage de Bab el-Mandeb est aussi un espace de confrontation entre Israël, ses alliés et l'Iran, avec des conséquences significatives pour la sécurité énergétique européenne.

Des alternatives terrestres fragmentées et sous-dimensionnées

À partir des années 1940, plusieurs infrastructures ont été déployées pour contourner le détroit d'Ormuz et réduire la vulnérabilité (voir carte 2 et 3)⁸⁹.

Côté saoudien deux pipelines relient les champs pétroliers de l'Est du pays au littoral de la mer Rouge : le gazoduc Abqaiq – Yanbu et l'oléoduc Petrolina (Est – Ouest). Le premier est dédié à l'alimentation d'usines pétrochimiques et de centrales à gaz en liquide de gaz naturel depuis le champ pétrogazier d'Abqaiq dans l'Est⁹⁰, le second (Petrolina) est la principale voie d'évitement du détroit pour l'Arabie saoudite⁹¹; ⁹². Depuis son inauguration en 1982, ses capacités ont été plusieurs fois augmentées, passant de 1,85 à 5 mb/j, ce qui pourrait théoriquement permettre à l'Arabie saoudite de détourner 60 % de ses exportations de pétrole brut (8,2 mb/j en 2024) vers la mer Rouge⁹³; ⁹⁴.

Aux Émirats arabes unis (É.A.U.), la compagnie d'État ADNOC a déployé en 2012 l'Abou Dhabi Crude Oil Pipeline (ADCOP)⁹⁵. Il relie le champ pétrolier d'Habshan au port de Fujairah dans le golfe d'Oman. Ses capacités avoisinent les trois quarts de la production quotidienne émiratie de pétrole brut, soit 10 % du volume transitant par Ormuz⁹⁶. Des volumes qui pourraient également être doublés d'ici 2027 et auxquels devrait s'ajouter une connexion avec le hub de Jebel Dhanna à Ruwais sur le golfe Arabo-Persique⁹⁷.

Le réseau émirati est également complété depuis 2008 par une connexion directe avec le Qatar via le gazoduc Dolphin. Un projet partagé entre le fonds d'investissement émirati Mubadala (51 %), TotalEnergies (24,5 %) et l'Étatsunien occidental Petroleum (24,5 %)⁹⁸. Il

⁸⁹ Florian Manet, « Pourquoi le détroit d'Ormuz est-il un symbole des enjeux contemporains de la maritimisation de nos économies et sociétés ? », *Diploweb.com*, 17 septembre 2021

⁹⁰ EIA, In-brief analysis, « Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint » (page consultée le 28 juin 2025).

⁹¹ Emile Bouvier, « Contourner le détroit d'Ormuz : entre projets peu fructueux et plans trop ambitieux », *Les clés du Moyen-Orient*, 2 août 2019.

⁹² Jamie Ingram, « Saudi Red Sea Crude Exports to Europe Soar », *Mees*, 22 mars 2024.

⁹³ Webster Ewel, Dagobert Brito, John Noer, *An Alternative Pipeline Strategy in the Persian Gulf*, rapport du Baker Institute (2013).

⁹⁴ Energy Institute, « Statistical Review of World Energy », (2024).

⁹⁵ ADNOC, « Who We Are », <https://www.adnoc.ae/en/adnoc-pipelines/about-us/who-we-are>, (page consultée le 24 mai 2025).

⁹⁶ Total Vision, « Abu Dhabi Crude Oil Pipeline Project United Arab Emirates », <https://total-vision.com/abu-dhabi-crude-oil-pipeline-project/>, (page consultée le 24 mai 2025).

⁹⁷ Jamie Ingram, « Adnoc Flexes Crude Export Options With Expansion Of 'Hormuz Bypass' Pipeline », *Mees*, 18 octobre 2024.

⁹⁸ Dolphin Energy, « About us », <https://www.dolphinenergy.com/shareholders>, (page consultée le 13 juin 2025).

relie, par la mer, le hub qatari de Ras Laffan jusqu'à la station émiratie de Taweelah, avant de rejoindre **le port de Fujairah sur le golfe d'Oman**⁹⁹. Ses capacités avoisinent approximativement 30 % des exportations qataries de GNL¹⁰⁰.

Côté iranien aussi, Téhéran a mis en place des alternatives au passage maritime d'Ormuz avec l'oléoduc Goreh-Jask. Un pipeline d'une capacité d'un million de barils par jour inauguré en 2021 reliant les champs pétroliers de Goreh au terminal de Jask sur le Golfe d'Oman, **pour déconcentrer les exportations iraniennes depuis l'île de Kharg** et faciliter les exportations vers l'Asie¹⁰¹.

Tableau 2 : Synthèse des différents pipelines actifs dans le pourtour du golfe Arabo-Persique pour réduire la dépendance au détroit d'Ormuz

Pipeline	Type	Pays	Capacité
Abqaiq - Yanbu	Oléoduc	Arabie saoudite	290 000 barils/ jour de gaz de pétrole liquéfiés ¹⁰²
Petrolina	Oléoduc	Arabie saoudite	5 millions de barils/ jour
Dolphine	Gazoduc	Qatar; Émirats arabes unis	90 millions de mètres cubes/ jour ¹⁰³
ADCOP	Oléoduc	Émirats arabes unis	1,8 millions de barils/ jour
Jask	Oléoduc	Iran	1 million de barils/ jour

Sources : M. Webster Ewell, Dagobert Brito, John Noer, *An Alternative Pipeline Strategy in the Persian Gulf*, rapport du Baker Institute (2013) ; Total Vision, *Abu Dhabi Crude Oil Pipeline Projet, UAE*, <https://total-vision.com/abu-dhabi-crude-oil-pipeline-project/> (page consultée le 23 juin 2025) ; Dolphin Energy, *Operations*, <https://www.dolphinenergy.com/operations> (page consultée le 23 juin 2025) ; Robert Perkins and Aresu Egbali, « Iran exports first crude cargo outside the Persian Gulf as Israeli retaliation looms », *S&P Global*, 18 octobre 2024.

Mais toutes **ces options cumulées n'offrent qu'une alternative limitée** pour supplanter les flux maritimes transitant par Ormuz. Notamment en ce qui concerne le gaz naturel dont la nature volatile impose une logistique bien plus rigide que le pétrole, par gazoduc et méthanier avec des contraintes de liquéfaction nécessitant de maintenir la ressource à une température

⁹⁹ Mubadala Energy, « Qatar », <https://mubadalaenergy.com/portfolio/qatar/> (page consultée le 24 juin 2025).

¹⁰⁰ Considérant que les exportations de GNL qatari représentaient un maximum de 108 milliards de mètres cubes sur l'année 2024.

¹⁰¹ Ed Reed, « Iran opens Hormuz bypass with Jask terminal », *Energy Voice*, 22 juillet 2021.

¹⁰² Nicholas Newman, « Saudi Aramco seeks \$7.5 Billion Loan for Pipeline Investors », *Pipeline & Gas Journal*.

¹⁰³ Dolphin Energy, « Operations », <https://www.dolphinenergy.com/en-US/Operations/> (page consultée le 24 juin 2025)

de -162°C. D'autre part, **ces infrastructures souffrent du manque d'interconnexion entre États. L'Irak notamment n'est connecté à aucune infrastructure** de contournement depuis la fermeture du pipeline irako-saoudien IPSA en 1990¹⁰⁴; ¹⁰⁵. D'autre part, ces infrastructures restent vulnérables en cas de conflit. **En 2019, l'oléoduc Petroline avait été la cible d'une attaque revendiquée par les rebelles houthis yéménites¹⁰⁶, tandis que le port de Fujairah subissait la même année des actes de sabotage¹⁰⁷. Deux structures qui pourraient devenir la cible d'attaques dans le conflit opposant Israël à l'Iran.**

2. Le détroit de Bab el-Mandeb et le canal de Suez : une artère vitale sous menace permanente

Une route majeure pour la diversification des importations européennes et la réorientation des exportations russes

Le détroit Bab el-Mandeb (BEM) est un passage d'une trentaine de kilomètres de large situé à l'embouchure de la mer Rouge, à la jonction du Yémen, de l'Érythrée et de Djibouti. Il est suivi par le canal de Suez, qui relie la mer Rouge à la Méditerranée par l'Égypte, sous l'administration de la Suez Canal Authority, une entité du gouvernement égyptien. Cette route maritime est complétée par le pipeline Suez – Méditerranée (SUMED), un oléoduc d'une capacité de 2,5 mb/j¹⁰⁸, permettant aux navires d'un tonnage excédant les capacités du canal (160 000 tonnes)¹⁰⁹ d'acheminer leurs marchandises vers la Méditerranée sans avoir à passer par la pointe sud du continent africain (voir carte 3). En moyenne sur l'année 2023, **11 % du trafic maritime de pétrole et 8 % du GNL transitaient par cet axe BEM, Suez, SUMED**^{110; 111}.

¹⁰⁴ Emile Bouvier, « Histoire des gazoducs et oléoducs au Moyen-Orient : les pipelines, véritables moteurs de rapprochement diplomatique (1/4). Les pipelines transfrontaliers en partance d'Irak et d'Arabie saoudite », *Les clés du Moyen-Orient*, 26 mai 2022.

¹⁰⁵ Saudipedia, « Trans Arabian Pipeline (Tapline) », <https://saudipedia.com/en/article/941/economy-and-business/energy-and-natural-resources/trans-arabian-pipeline-tapline>, (page consultée le 24 juin 2025).

¹⁰⁶ Michael Tanchum, *Drone Attacks on Saudi Oil Infrastructure are a Calibrated Message from Iran*, rapport DU Istituto Affari Internazionali (2019)

¹⁰⁷ « Le port émirati de Fujairah, l'alternative au détroit d'Ormuz mise en lumière », *CDE*, 17 mai 2019.

¹⁰⁸ Britannica, « Sumed », <https://www.britannica.com/place/Sumed>, (page consultée le 22 juin 2025)

¹⁰⁹ Frédéric Lasserre et Pauline Pic, *Géopolitique des détroits*, Le cavalier bleu, Paris, 2025

¹¹⁰ EIA, U.S. Energy Information Administration, « Country Analysis Brief: World Oil Transit Chokepoints », (2024).

¹¹¹ « Red Sea chokepoints are critical for international oil and natural gas flows », *EIA*, 4 décembre 2023.

Carte 3 – Le « système mer Rouge » : un corridor de transit pétrolier et gazier essentiel en proie à l'instabilité sécuritaire

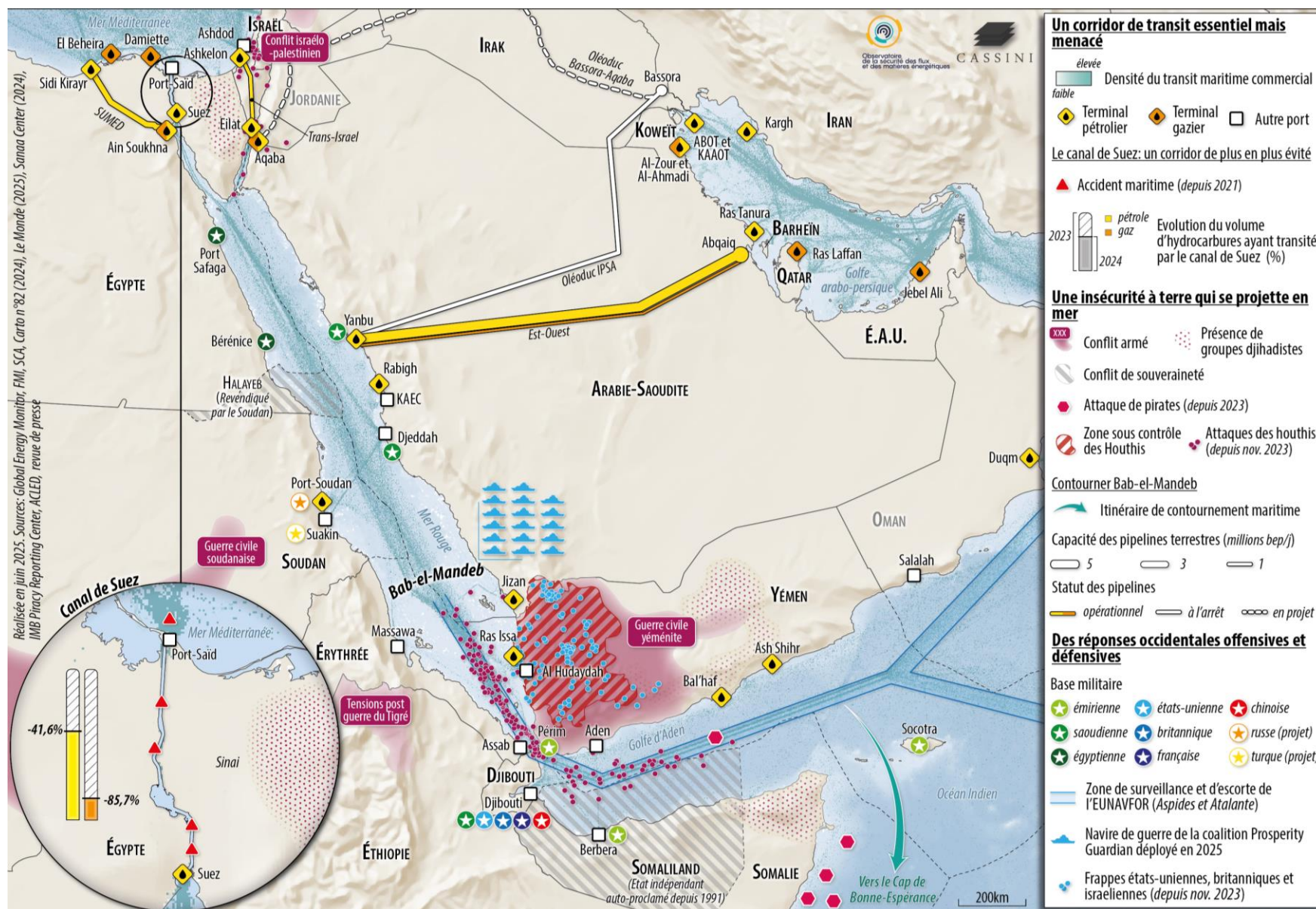


Tableau 3 : Volume d'hydrocarbures transportés *via* le canal de Suez, l'oléoduc SUMED et le détroit de Bab el-Mandeb (2018 – 1^{er} semestre 2023)

	2018	2019	2020	2021	2022	1S 2023
Flux totaux de pétrole <i>via</i> le canal de Suez et l'oléoduc SUMED (en mb/j)	6,4	6,2	5,3	5,1	7,2	9,2
Pétrole brut et condensats (en mb/j)	3,4	3,1	2,6	2,2	3,6	4,9
Produits pétroliers (en mb/j)	3,0	3,1	2,6	2,9	3,6	4,3
Flux de GNL <i>via</i> le canal de Suez (en mmc/j)	3,3	4,1	3,7	4,5	4,5	4,1
Flux totaux de pétrole <i>via</i> le détroit de Bab el-Mandeb (en mb/j)	6,1	5,9	5,0	4,9	7,1	8,8
Pétrole brut et condensats (en mb/j)	3,0	2,7	2,2	1,9	3,3	4,5
Produits pétroliers (en mb/j)	3,1	3,2	2,8	3,1	3,8	4,4
Flux de GNL <i>via</i> le détroit de Bab el-Mandeb (en mmc/j)	0,08	0,08	0,08	0,12	0,12	0,11

Sources : « Red Sea chokepoints are critical for international oil and natural gas flows » IEA, *Today in Energy*, 4 décembre 2023

Le continent européen est de loin le premier tributaire de cet axe maritime. **En 2023, la quasi-totalité des importations de GNL qatari destinées à l'Europe transitait par le passage de la mer Rouge (93 %), ainsi que 73 % des exportations de pétrole brut et de produits raffinés, principalement en provenance d'Arabie saoudite (32 %) et d'Irak (22 %)**^{112; 113}. Une dépendance qui a connu une croissance notable entre 2022 et 2023, en raison de la recherche d'alternatives européennes aux exportations russes vers les producteurs du Moyen-Orient¹¹⁴ (voir annexe 5).

Ce passage de la mer Rouge s'avère également stratégique pour l'accès européen aux futures capacités des pays pétroliers d'Afrique de l'Est. Le Mozambique notamment se

¹¹² EIA, U.S. Energy Information Administration, « Country Analysis Brief: World Oil Transit Chokepoints », (2024)

¹¹³ Jack Sharples, *LNG Shipping Chokepoints : The Impact of Red Sea and Panama Canal Disruption*, rapport DU The Oxford Institute for Energy Studies 2024.

¹¹⁴ Le transit maritime par la mer Rouge et le canal de Suez représente un gain de 8 à 9 jours de navigation par rapport au cap de Bonne-Espérance.

dessine comme un acteur à fort potentiel pour le marché du GNL ¹¹⁵, avec trois projets déjà opérationnels : **Coral South FLNG opéré par ENI¹¹⁶, Mozambique LNG avec TotalEnergies¹¹⁷, et Rovuma LNG opéré par ExxonMobil¹¹⁸**. Bien qu'il n'ait commencé à exporter qu'en 2022 et ne représente que 1 % des exportations mondiales, 21 % de la production actuelle est déjà destinée à l'Europe¹¹⁹. Cette perspective revêt donc **une importance stratégique pour la diversification des flux énergétiques de l'UE, dont le transit le plus direct passera par la mer Rouge.**

Mais le passage de la mer Rouge est également devenu **une voie stratégique pour les exportations russes**. Car depuis l'embargo européen de 2022 sur son pétrole, Moscou redirige une partie de ses flux vers l'Asie. Selon les périodes de 2023, ce serait **entre 50 et 70 % du volume pétrolier transitant par le canal de Suez qui aurait été d'origine russe¹²⁰**. L'Inde et la Chine, tout particulièrement, importent à prix réduit les volumes de pétrole brut russes, en dépit du risque de sanctions étasuniennes et européennes, avant de les raffiner sur leurs territoires et de réexporter une partie des produits raffinés vers l'Europe *via* le passage de la mer Rouge (voir annexe 6)¹²¹. Ce faisant, le détroit de Bab el-Mandeb, le canal de Suez et le SUMED sont devenus **des axes stratégiques, à la fois pour la diversification des approvisionnements européens et pour les mesures de contournement russes.**

Le passage de la mer Rouge : le carrefour des rivalités régionales

Alors que depuis 2022 le trafic en mer Rouge connaissait une croissance notable, la tendance s'est inversée entre 2023 et 2024 avec **une baisse de 50 % des volumes de pétrole échangés et de 88 % pour le GNL^{122; 123}**. Cette contraction est principalement due à **la recrudescence des attaques houthies aux abords du détroit de Bab El-Mendeb depuis octobre 2023^{124; 125}**. Des attaques en réponse aux opérations israéliennes dans la bande de Gaza, à l'appui de drones, de missiles guidés et de tactiques de guerre électronique dont la fourniture est

¹¹⁵ GECF, « Global Gas Outlook 2050 », 2025.

¹¹⁶ Europétrole, « Géolocalisation des sites pétroliers "aval" dans le monde », <https://www.euro-petrole.com/terminal-lng-coral-sul-flng-l-1904>, (page consultée le 12 mai 2025).

¹¹⁷ Mozambique LNG, « Project status », <https://www.mozambiquelng.co.mz/>, (page consultée le 3 mai 2025).

¹¹⁸ Ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance, *Le Mozambique devient un nouveau grand exportateur de GNL* (Paris : 2023)

¹¹⁹ OEC, « Liquefied Natural Gas », <https://oec.world/en/profile/hs/liquefied-natural-gas>, (page consultée le 2 mai 2025).

¹²⁰ Reid l'Anson, « Update on Red Sea trade flows impacts », *Kpler*, 1er octobre 2024.

¹²¹ Petras Katinas, « March 2025 – Monthly analysis of Russian fossil fuel exports and sanctions », *CREA*, 15 avril 2025.

¹²² Max Lin, « Suez Canal Authority urges return of shipping companies as Houthis halt attacks », *S&P Global*.

¹²³ Camille Klass, « US-Houthi truce may spur LNG flows *via* Red Sea and Suez Canal ; gradual recovery expected », *Kpler*, 8 mai 2025.

¹²⁴ The Deepening Red Sea Shipping Crisis: Impacts and Outlook

¹²⁵ Lloyd's List, « Reported Houthi attacks in the Red Sea and Gulf of Aden », <https://www.lloydslist.com/hot-topics/red-sea-risk/map-and-list-of-attacks>, (page consultée le 10 mai 2025).

attribuée à l'Iran^{126; 127}. **Téhéran est suspecté d'exporter son mode opératoire du détroit d'Ormuz à celui de Bab el-Mandeb via les Houthis¹²⁸**. Cette dégradation sécuritaire a rapidement entraîné une hausse des primes d'assurance sur les marchandises transportées en mer Rouge de 0,6 % à 2 %¹²⁹. Parmi les économies, les plus touchées figurent celles de la zone euro, dont les compagnies ont été contraintes d'emprunter des voies alternatives. **Pour autant, les forces houthies ne sont pas les seuls facteurs de risque autour du passage de la mer Rouge.**

En Égypte tout d'abord, le canal représente une source de revenus primordiale pour l'économie du pays, atteignant 15 % des apports de devises étrangères entre 2022 et 2023¹³⁰. **Mais si le canal est stratégique pour l'économie nationale, la fluidité du trafic maritime en mer Rouge devient une vulnérabilité.** Une faiblesse qui pourrait être exploitée par des acteurs hostiles au Caire, à commencer par l'Éthiopie. En effet, les deux pays nourrissent une rivalité historique, attisée depuis 2011 par la construction du **grand barrage de la Renaissance** en Éthiopie, une infrastructure en amont du Nil qui menace l'approvisionnement en eau de l'Égypte¹³¹.

L'impact de cette rivalité sur la mer Rouge peut surprendre étant donné que l'Éthiopie n'a pas d'accès maritime, pourtant **la confrontation tend à s'étendre sur son littoral par le biais d'accords de défense avec des forces rivales¹³²**. En 2024 notamment, **Addis-Abeba a passé un protocole d'accord avec la république sécessionniste du Somaliland**, en vue de reconnaître son indépendance de la Somalie en échange d'un accès économique et militaire aux ports de Berbera et de Lughaya (voir carte 3)¹³³. **En réponse, l'Égypte a passé des accords de défense avec la Somalie et l'Érythrée pour former un front stratégique visant à contrer les tentatives de projection éthiopiennes** en dehors de son territoire¹³⁴. Une logique d'alliance qui pourrait conduire à des affrontements directs ou indirects en mer Rouge, entre l'Éthiopie et l'Égypte autour de la question du Somaliland ou du barrage de la Renaissance.

Une autre problématique concerne **le Soudan. Depuis le 15 avril 2023, le pays traverse une guerre civile opposant les forces régulières de l'armée soudanaise (FAS) aux troupes paramilitaires de la Force de soutien rapide (FSR), avec l'implication de puissances**

¹²⁶ « Seized Galaxy Leader Ship in Yemen's Hodeidah Port Area -Owner », *U.S. News*, 20 novembre 2023.

¹²⁷ Tara Copp et Lolita C. Baldor, « US military shoots down missiles and drones as it faces growing threats in volatile Middle East », *AP News*, 20 octobre 2023.

¹²⁸ Thomas Juneau, « Les houthistes du Yémen : l'émergence d'une puissance régionale », *Areion 24 news*, 13 mars 2025.

¹²⁹ Anoop Govindan, « The Price of Passage: Red Sea Tensions & The Ripple Effect », *Indian Aerospace & Defence Bulletin*, 24 juin 2025.

¹³⁰ « The Suez Canal: A vital engine for the Egyptian economy », *Zawya*, 27 octobre 2023.

¹³¹ Kathryn Tyson and Liam Karr, « Egypt Eritrea and Somalia form an Anti-Ethiopia Axis », *EURAFRICA*, 17 octobre 2024.

¹³² Michael Horton, « Egypt-Ethiopia Tensions Fuel Conflict in the Horn of Africa », *The Jamestown Foundation*, 25 mars 2025.

¹³³ *Ibid.* : 129

¹³⁴ Kathryn Tyson and Liam Karr, « Egypt Eritrea and Somalia form an Anti-Ethiopia Axis », *EURAFRICA*, 17 octobre 2024.

étrangères qui importent leurs rivalités sur le sol soudanais¹³⁵. L'Égypte, ici encore, a montré un soutien indéfectible aux forces régulières soudanaises (FAS) qui partagent les appréhensions égyptiennes envers l'Éthiopie en raison de contentieux territoriaux, tandis qu'Addis-Abeba développe une stratégie diplomatique encore ambiguë avec la FAS et la FSR, dans l'espoir d'infléchir la posture hostile soudanaise à son encontre selon la tournure que prendra le conflit^{136; 137}. **Parallèlement, l'Iran et la Russie offrent aussi un soutien matériel à la FAS en contrepartie d'un déploiement militaire le long de la côte soudanaise** dont elle a le contrôle. Un moyen pour les deux pays de se projeter durablement sur cet autre versant stratégique pour les approvisionnements énergétiques occidentaux depuis le Moyen-Orient^{138; 139}. À ce tableau déjà complexe **s'ajoute encore l'implication des É.A.U, de la Turquie et du Qatar**, qui apportent un soutien aux différents protagonistes du conflit selon les convergences stratégiques qu'ils entretiennent avec eux^{140; 141}.

En 2025, **le passage de la mer Rouge est donc à la convergence d'intérêts stratégiques multiples, où la sécurité des flux d'hydrocarbures constitue un levier d'action convoité par les différentes parties prenantes** ; que ce soit dans la rivalité égypto-éthiopienne, la guerre au Soudan ou les actions de déstabilisation houthies visant Israël et ses alliés¹⁴². Une situation incertaine qui impacte fortement la sécurité d'approvisionnement européenne, **mais qui ne semble pas affecter les exportations russes**. Car si les flux pétroliers enregistrent une baisse globale, **les volumes russes représentent toujours une part substantielle et croissante des échanges** transitant dans le canal de Suez, malgré le risque sécuritaire (voir annexe 7)¹⁴³. Cela peut s'expliquer par le rapprochement stratégique entre la Russie et l'Iran et les garanties formulées en janvier par les forces houthis de ne pas viser les navires russes et chinois^{144; 145}, quand bien même des erreurs d'identification ont conduit à des frappes sur des navires russes¹⁴⁶.

¹³⁵ « Two Years on, Sudan's War is Spreading », *International Crisis Group*, 7 avril 2025.

¹³⁶ « RSF welcomes the launch of the humanitarian conference in support of Sudan », *Rapid Support Forces*, 4 avril 2025.

¹³⁷ Ahmed Soliman, Elisa Lannaud, « Securitizing the Ethiopia-Sudan border: How cross-border conflict is shaping trade and the control of land », *Chatham House*, 4 avril 2024.

¹³⁸ Tareq Alotaiba, « Sudan Is Iran's Opening for a Foothold in the Red Sea », *AGSI*, 3 mars 2025.

¹³⁹ Natalia Tsamalashvili, « Russia's Naval Base in Port Sudan: A Gateway to Africa and the Indian Ocean », *Horn International Institute for Strategic Studies*, 5 mars 2025.

¹⁴⁰ Alma Selvaggia Rinaldi, « How Sudan's RSF became a key ally for the UAE's logistical and corporate interests », *Middle East Eye*, 1 septembre 2024.

¹⁴¹ Selma el Obeid, « Sudan's War: The Narrow Path to Peace », *Fondation méditerranéenne d'études stratégiques*, 5 février 2025.

¹⁴² Katherine Wells et al, « Iran Update, May 6, 2025 », *Institute for the Study of War*, 6 mai 2025.

¹⁴³ Reid l'Anson, « Update on Red Sea trade flow impacts », *Kpler*, 1er octobre 2024. m

¹⁴⁴ « La Russie et l'Iran renforcent leur alliance avec un nouveau pacte stratégique », *Euronews*, 17 janvier 2025.

¹⁴⁵ « Houthis Won't Target Chinese, Russian Ships in Red Sea », *VOA News*, 19 janvier 2024.

¹⁴⁶ Noam Raydan, Farzin Nadimi, « Despite the Houthi Pledge to Limit Attacks, the Red Sea Remains Highly Volatile », *Washington Institute for Near East Policy*, 27 janvier 2025.

Si la campagne de frappes aériennes étasuniennes au Yémen et la signature d'un cessez-le-feu entre Washington et les autorités houthies le 6 mai 2025 semblaient amorcer une amélioration de la situation pour les importateurs occidentaux, la sécurité de transit en mer Rouge est de nouveau **menacée par le conflit entamé le 13 juin 2025 entre Israël et l'Iran, avec la possible réactivation des offensives houthies**, selon leurs capacités rémanentes après les bombardements étasuniens et les moyens à la disposition de **groupes affiliés comme les Shebabs somaliens**.¹⁴⁷

S'ajoutent à ce contexte géopolitique, **des risques plus structurels autour du canal de Suez**. Car avec une profondeur maximale de 24 mètres et un écartement de 345 mètres sur les sections les plus larges, la traversée de ses 194 kilomètres ne laisse que peu de marge de navigation aux navires, dont la taille peut atteindre 400 mètres de long avec un tirant d'eau de plus de 15 mètres. **Une circulation difficile qui a conduit en mars 2021 à l'obstruction pendant six jours du passage après l'échouage du porte-conteneur Ever Given lors d'une tempête de sable**. Une situation rare dans son ampleur estimée à plusieurs milliards d'euros de pertes, mais loin d'être unique et **appelée à se multiplier à cause du dérèglement climatique**, qui devrait accroître le nombre de tempêtes de sable et l'exposition des infrastructures aux risques de submersion aux embouchures du canal¹⁴⁸.

Le Cap de Bonne-Espérance : une alternative onéreuse pour l'Europe

Pour l'approvisionnement maritime de l'Europe en hydrocarbures depuis le Moyen-Orient, **la principale alternative au passage de la mer Rouge est le cap de Bonne-Espérance**, à la pointe sud du continent africain. C'est par cette voie que l'essentiel des flux destinés à l'Europe a été détourné pour contourner les attaques houthies (voir annexes 8 et 9).

Cette route a l'avantage majeur d'être bien plus sûre que le passage de la mer Rouge, cependant, **elle est nettement plus longue pour rallier l'Europe depuis le Moyen-Orient**, entre 10 et 12 jours de plus selon le plan de navigation et les conditions météo¹⁴⁹. **S'ajoutent donc des frais additionnels d'affrètement, d'assurance, de carburant et d'opération, ce qui est d'autant plus problématique pour le GNL** dont le transport par méthanier à moins 160°C représente 20 % à 30 % du coût total du carburant¹⁵⁰. **S'ajoute encore un problème global de disponibilité des navires, qui sont mobilisés plus longtemps et en nombre pour compenser la perte du passage de la mer Rouge, ce qui engendre une perte de fluidité dans les échanges**

¹⁴⁷ « Le renforcement des liens entre Al Shabaab et les Houthis aggrave les menaces pesant sur la sécurité dans la région de la mer Rouge », *Centre d'études stratégiques de l'Afrique*, 28 mai 2025.

¹⁴⁸ Marsh, *High Seas : Enabling a climate resilient Suez Canal*, 2022.

¹⁴⁹ International Transport Forum, *The Red Sea Crises*, 2024.

¹⁵⁰ Magnus Eikens, « Economics of the LNG value chain », *Econnect*, 24 novembre 2020.

mondiaux¹⁵¹. Ainsi en 2024, 12 % des entreprises au Royaume-Uni, 9 % en Grèce et 8 % en France ont déclaré être concernées par des retards de marchandises, en raison de la crise en mer Rouge^{152; 153}.

Pour l'Europe, l'impact de ce détournement coûteux a pour l'instant été compensé par le ralentissement économique amorcé en 2023, des prix relativement bas et des stocks d'hydrocarbures. **Cependant, l'ancrage de l'insécurité dans le passage de la mer Rouge, avec les reprises des attaques houthies ou du conflit avec l'Iran, pourrait conduire à une hausse significative des prix à court terme**^{154; 155}. En conclusion, **si la route du cap de Bonne-Espérance offre une alternative plus sûre, elle ne compense pas le bénéfice économique du passage de la mer Rouge.**

3. Le détroit de Malacca : passage clé pour les approvisionnements en énergie en Asie

Un passage clé des hydrocarbures et talon d'Achille énergétique de la Chine

Le détroit de Malacca est situé entre Singapour, la Malaisie et l'Indonésie. **Le détroit joue un rôle important en ce qui concerne les flux énergétiques, notamment ceux en provenance du Moyen-Orient et en direction de l'Asie**¹⁵⁶ et 23,7 mb/j de pétrole y ont transité chaque jour en 2023¹⁵⁷. Environ un tiers du pétrole échangé dans le monde transite par le détroit de Malacca, ce qui en fait le principal point de passage pour le transport maritime de pétrole à l'échelle mondiale. **La Chine, en particulier, est extrêmement dépendante de cette voie stratégique, puisque 80 % de ses importations de pétrole brut y transitent**¹⁵⁸. Selon les estimations de l'Energy Information Administration (EIA), sur un total d'environ 16 mb/j de pétrole importés chaque jour par la Chine entre 2018 et 2023, environ 4 millions proviennent d'Arabie saoudite, 2 millions des É.A.U. et 1 million d'Irak¹⁵⁹. Le Koweït et l'Iran figurent également parmi les fournisseurs importants du pays¹⁶⁰. Au total, les importations en

¹⁵¹ Hervé Deiss, « Marchés : les pétroliers et les vraquiers se déroutent vers le cap de Bonne-Espérance », *Ports et Corridors*, 1^{er} février 2024.

¹⁵² Chris Williamson, « Worldwide manufacturing confidence improves as factories shrug off Red Sea concerns », *S&P Global*, 1^{er} février 2024.

¹⁵³ « Implications of shipping disruptions in the Red Sea: a view from Europe - March 2024 », *New Zealand Foreign Affairs & Trade*, mars 2024.

¹⁵⁴ World Bank, *The Deepening Red Sea Shipping Crisis : Impacts and Outlook*, dans MENA FCV Economic Series Brief, 2025.

¹⁵⁵ « Red Sea crisis : -0.9% for the European economy », *Allianz Trade*, https://www.allianz-trade.com/en_BE/news/latest-news/red-sea-crisis.html, (page consultée le 20 mai 2025).

¹⁵⁶ Marine nationale, *Brève Marine Indopacifique – II.1*, 2024.

¹⁵⁷ EIA, U.S. Energy Information Administration, *Country Analysis Brief: World Oil Transit Chokepoints* (2024).

¹⁵⁸ ISM, Institute for Supply Management, *The Strait of Malacca's Global Supply Chain Implications* (2023)

¹⁵⁹ *Ibid.* : 153

¹⁶⁰ *Ibid.* : 153

provenance des pays du Golfe représentent entre 8 et 9 mb/j, soit environ la moitié des volumes pétroliers importés quotidiennement.

En ce qui concerne le GNL, même si on est sur des quantités mineures par rapport au pétrole¹⁶¹, le détroit de Malacca constitue également une voie de transit stratégique. Notamment en provenance du golfe Arabo-Persique et de fournisseurs africains à destination des pays d'Asie de l'Est. En raison de la transition énergétique et de la volonté de décarboner ses économies, la demande asiatique en GNL est estimée à 693,6 mmc¹⁶² par an à l'horizon 2050, soit quasiment le double des niveaux actuels¹⁶³ et les investissements de la Chine en Afrique – notamment en Mozambique¹⁶⁴ et en Nigeria¹⁶⁵ augmentent. **L'intensification des volumes de GNL se traduit par une importance croissante des fournisseurs de GNL. Le Qatar, en particulier, consolide sa position comme fournisseur clé de l'Asie, en y acheminant près de 80 % de ses exportations de GNL¹⁶⁶.**

¹⁶¹ EIA, U.S. Energy Information Administration, Country Analysis Brief : World Oil Transit Chokepoints (2024)

¹⁶² 510 millions de tonnes de GNL, considérant qu'un 1 million de tonne de GNL équivaut 1,36 mmc

¹⁶³ Asia Natural Gas & Energy Association, « Wood Mackenzie study into Asia's LNG demand to 2050 », <https://angeassociation.com/policy-areas/asia-lng-demand-study/>, (page consultée le 13 mai 2025).

¹⁶⁴ « China bets on Mozambique LNG as it reduces imports from Australia », *360 Mozambique*, 20 mars 2025.

¹⁶⁵ Dragana Nikse, « Nigerian player's LNG flows to two Asian countries, enlarging global reach », *Offshore energy*, 29 août 2024.

¹⁶⁶ Claudia Carpenter, Stuart Elliot, Herman Wang, « Infographic : Where do Qatar's LNG exports go ? », *S&P Global*, 12 avril 2022.

Carte 4 – Le Détroit de Malacca : « pivot » stratégique des approvisionnements sud-asiatiques en hydrocarbures

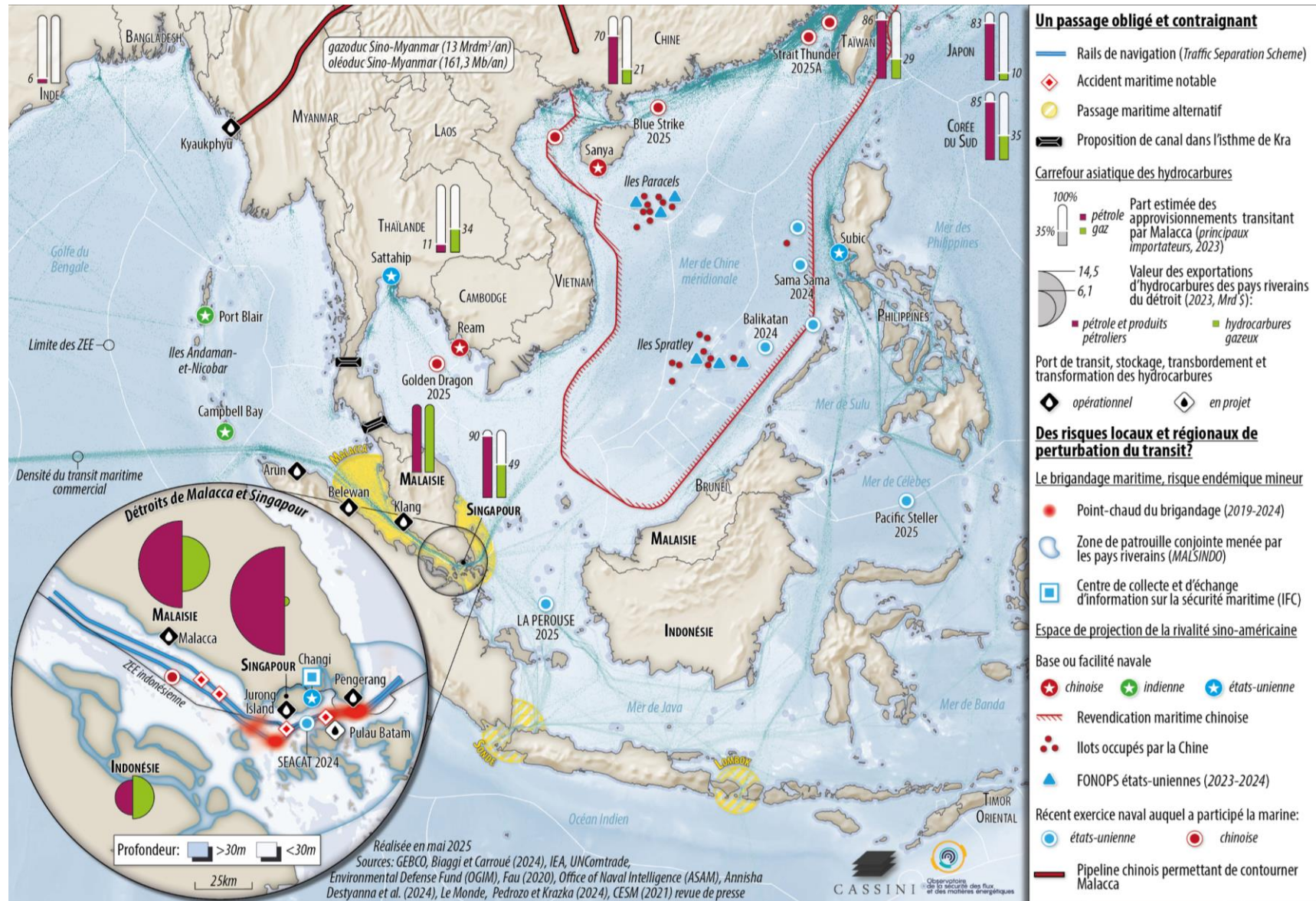


Tableau 4 : Volume d'hydrocarbures transportés *via* le détroit de Malacca (2018–2023)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Flux total de pétrole à travers le détroit de Malacca (en mb/j)	23,0	23,1	22,8	21,9	22,9	23,7
Pétrole brut et condensats (en mb/j)	16,4	16,5	16,2	15,1	16,1	16,6
Produits pétroliers (en mb/j)	6,7	6,6	6,6	6,8	6,8	7,0
Flux de GNL à travers le détroit de Malacca (en mmc/j)	0,22	0,19	0,20	0,24	0,22	0,25

Sources : EIA, U.S. Energy Information Administration, *Country Analysis Brief : World Oil Transit Chokepoints* (2024).

La Chine a récemment dépassé le Japon pour devenir le premier importateur mondial de gaz naturel liquéfié (GNL), témoignant de sa croissance rapide et de sa demande énergétique¹⁶⁷. Outre la Chine et le Japon, la Corée du Sud, l'Inde et la Thaïlande figurent parmi les premiers importateurs de GNL en 2023¹⁶⁸. La forte dépendance de la Chine aux importations d'hydrocarbures, principalement en provenance du Moyen-Orient et de l'Afrique, rend le détroit de Malacca crucial pour sa sécurité énergétique¹⁶⁹. En 2003, le président Hu Jintao a qualifié cette situation de « dilemme de Malacca », soulignant la vulnérabilité de la Chine face à un éventuel blocus naval, notamment par les marines américaine ou indienne¹⁷⁰. Afin de diversifier et sécuriser ses voies maritimes, Pékin finance la coopération avec des pays partenaires à travers des prêts ou de l'assistance au développement fournie par l'initiative Belt & Road Initiative (nouvelles routes de la soie). Ceci inclut notamment la promotion du contrôle de ports étrangers par des compagnies chinoises¹⁷¹. Faute d'alliances militaires solides, de partenaires fiables et de capacités navales suffisantes dans l'océan Indien, la Chine reste vulnérable ; même ses alliés proches, comme le Pakistan, sont peu susceptibles de s'engager militairement en cas de conflit¹⁷².

¹⁶⁷ « LNG imports for a selection of importers, 2014-2024 », IEA, 7 juin 2019.

¹⁶⁸ OEC, « Liquefied Natural Gas », <https://oec.world/en/profile/hs/liquefied-natural-gas>, (page consultée le 3 mai 2025).

¹⁶⁹ Pawel Paszak, « China and the Malacca Dilemma », *Warsaw Institute*, 28 février 2021.

¹⁷⁰ Lucas Myers, « China's Economic Security Challenge : Difficulties Overcoming the Malacca Dilemma », *Georgetown Journal of International Affairs*, 22 mars 2023.

¹⁷¹ *Ibid.* : 165

¹⁷² *Ibid.* : 165

Indo-Pacifique en mutation : recul de la piraterie, montée des tensions navales et rivalités de puissance

L'Asie du Sud-Est est souvent classée comme une des régions les plus atteintes par la piraterie¹⁷³. Le détroit de Malacca a été le théâtre d'une recrudescence des attaques de piraterie entre la fin des années 1990 et le début des années 2010¹⁷⁴. Cependant, à partir de 2004, la coopération entre l'Indonésie, la Malaisie, Singapour et plus tard la Thaïlande s'est intensifiée grâce aux patrouilles MALSINDO puis MSP, marquant une avancée majeure dans la lutte multilatérale contre la piraterie dans le détroit de Malacca¹⁷⁵. La mise en place du "Cooperative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection in the Malacca Straits and Singapore" en 2008 a permis aux États riverains de coordonner leurs efforts en matière de sécurité maritime, de protection de l'environnement et de partage d'informations stratégiques. Un total de 21 incidents de piraterie a été signalé dans le détroit de Malacca et de Singapour entre janvier et juin 2024¹⁷⁶, sachant qu'en moyenne 200 navires transitent par Malacca chaque jour (voir Annexe 10). **Cela représente une baisse de 49 % par rapport aux 41 incidents enregistrés durant la même période en 2023.**

À partir de 2017, plusieurs États européens et anglo-saxons – dont l'Australie – ainsi que l'Inde, le Japon et la Corée du Sud¹⁷⁷ ont adopté des stratégies pour l'espace indopacifique¹⁷⁸, conçu en tant qu'espace stratégique qui sépare les deux puissances, Chine et États-Unis. Le concept d'Indo-Pacifique n'est pas reconnu par la Chine, ni par le Népal, en raison de sa connotation de stratégie visant à « contrer et contenir la Chine »^{179; 180}. Si la vision de l'espace indopacifique est conçue comme étant inclusive et un espace « libre et ouvert »¹⁸¹, pour les États-Unis il s'agit de s'opposer à la montée en puissance chinoise. **En 2022, à la suite de la participation des quatre États de la région indopacifique au sommet de l'OTAN de Madrid, la Chine a été mentionnée comme posant un défi systématique à la sécurité euroatlantique.** Cela signifie que l'OTAN s'engage dans les questions de la région indopacifique, entraînant un rapprochement avec des nations telles que le Japon et la Corée du Sud. Ces deux pays soutiennent cette collaboration en réponse à leurs propres inquiétudes sécuritaires¹⁸². L'Inde

¹⁷³ Marine nationale, *Brève Marine Indopacifique – II.1*, 2024.

¹⁷⁴ Giulia Bellabarba, « The Coastal States Tackling Piracy in the Malacca Strait », *Security Outlines*, 1 février 2024.

¹⁷⁵ Giulia Bellabarba, *op. cit.* : 169

¹⁷⁶ « 51 incidents of Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia in First Half of 2024 ». Communiqué de presse, 10 juillet 2024.

¹⁷⁷ The Government of the Republic of Korea, *Strategy for a free, peaceful, and prosperous Indo-Pacific region*, 2022.

¹⁷⁸ Gurpreet S Khurana, *Where from...whether to : trends and tribulations of the indo-pacific concept*, IRIS, The Indo-Pacific Geopolitical Observatory, 2023.

¹⁷⁹ Anil Giri, « Nepal disapproves of Washington's Indo-Pacific Strategy, Beijing says », *The Kathmandu Post*, 25 juin 2025.

¹⁸⁰ Elliot S. Ji, « Chinese Perspectives on the Indo-Pacific as a Geostrategic Construct », *Mapping China's Strategic Space*, 14 mai 2024.

¹⁸¹ Vaimiti Goin, « L'espace indopacifique, un concept géopolitique à géométrie variable face aux rivalités de puissance », *Géococonfluences*, octobre 2021

¹⁸² Gurpreet S Khurana, *Where from...whether to : trends and tribulations of the indo-pacific concept*, rapport DU IRIS, The Indo-Pacific Geopolitical Observatory, 2023.

s'intéresse aussi de plus en plus à son contrôle maritime en raison des tensions terrestres avec la Chine et de l'instabilité au Myanmar ¹⁸³. Quant à la Russie, bien que ses capacités soient limitées par la guerre en Ukraine, une requête officielle a été faite en avril 2025 à l'Indonésie pour permettre le déploiement d'avions militaires à longue portée des forces aérospatiales russes sur l'île de Biak en Irian Jaya¹⁸⁴. L'Indonésie a refusé la proposition, et la Russie a souligné que le but était de « renforcer les capacités de défense des deux pays » et que cela n'était pas de « menacer d'autres pays »¹⁸⁵.

Depuis vingt ans, les pays de l'Indopacifique ont fortement accru leur budget de défense, enregistrant une hausse supérieure à 140 %¹⁸⁶. Le réarmement naval en Asie du Sud-Est combine une expansion quantitative avec une modernisation qualitative, incluant drones, sous-marins et technologies d'automatisation¹⁸⁷. Cette tendance traduit non seulement une militarisation croissante de l'espace maritime, mais également l'émergence d'un nationalisme naval affirmé au sein de plusieurs États de la région¹⁸⁸. Comme l'explique Arnaud Orain, le capitalisme de la finitude se manifeste particulièrement dans les espaces maritimes, à travers la privatisation des mers, en lien avec l'urgence croissante d'une conscience de la finitude de l'espace à contrôler¹⁸⁹. Les incursions navales chinoises dans la zone économique exclusive (ZEE) indonésienne ont amené à des discussions sur la nécessité pour Jakarta de prendre au sérieux la protection de sa souveraineté maritime¹⁹⁰. Une nouvelle incursion de navires chinois dans les eaux indonésiennes autour des îles Natuna a récemment été signalée, entraînant une réponse ferme de la marine et des garde-côtes indonésiens ¹⁹¹. Concernant la Malaisie, en septembre 2024, la Chine a exigé que le pays cesse ses activités pétrolières dans une zone riche en hydrocarbures au large du Sarawak, près des récifs Luconia situés à seulement 100 km de la côte malaisienne, mais revendiqués par Pékin *via* sa carte controversée à « neuf traits »¹⁹².

De plus, l'Indonésie et la Malaisie ont un différend maritime lié à des revendications sur leurs eaux territoriales et ZEE, avec un chevauchement d'environ 14 300 km². La Malaisie justifie

¹⁸³ « 'We can't move north due to China': CDS Chauhan says India must embrace Indian Ocean as its strategic future », *The Economic Times*, 31 mai 2025.

¹⁸⁴ Ridzwan Rahmat, « Indonesia mulls options after Russia seeks access to air force base », *Janes*, 14 avril 2025.

¹⁸⁵ Robert McKinnon, « Russia's Indo-Pacific Pivot : Patchy, Persistent, and Problematic », *GMF*, 18 avril 2025.

¹⁸⁶ Marine nationale, Centre d'études stratégiques de la marine, *Brève Marine Indopacifique – II.1*, 2024.

¹⁸⁷ *Ibid.* : 181

¹⁸⁸ *Ibid.* : 181

¹⁸⁹ Arnaud Orain, « Mercantilisme et capitalisme de la finitude : aux origines de l'Empire Trump », *Le Grand Continent*, 20 mars 2025.

¹⁹⁰ Beni Sukadis, « Protecting Indonesia's Sovereignty in the North Natuna Sea », *The Diplomat*, 23 septembre 2021.

¹⁹¹ Rahman Yaacob, « Prabowo's China challenge around the Natuna Islands », *The Interpreter*, 25 octobre 2024.

¹⁹² « China warns Malaysia to immediately cease activities in oil-rich waters off Sarawak, says report », *Malaysia Now*, 3 septembre 2024.

ses revendications par la proximité géographique et l'usage historique. L'Indonésie, de son côté, s'appuie sur son statut d'État archipel pour revendiquer les eaux entre ses îles¹⁹³.

Depuis le début des années 2000, l'écart entre les capacités navales de la Chine et celles des États-Unis s'est considérablement réduit. **Alors qu'au début du siècle, la supériorité navale des États-Unis sur la Chine était encore largement incontestée, les projections pour 2030 indiquent un écart qui ne cesse de se réduire d'année en année**¹⁹⁴, notamment grâce à l'augmentation de 8 % par an du budget militaire chinois en moyenne pendant les vingt dernières années. Les États-Unis renforcent leur présence en mer de Chine méridionale en menant des *Freedom of Navigation Operations* — (FONOPS), visant à contester les revendications maritimes de Pékin¹⁹⁵. En janvier 2025, neuf marines militaires – celles de l'Inde, l'Indonésie, la Malaisie, Singapour, l'Australie, le Canada, les États-Unis, le Royaume-Uni et la France - ont mené des exercices multilatéraux près des détroits de Malacca, de la Sonde et de Lombok pour dissuader la Chine de restreindre la liberté de navigation, suite à son rejet de l'arrêt de l'UNCLOS en 2016 et à sa revendication de la ligne en neuf traits¹⁹⁶. En mars 2025, la Chine a également initié une série d'exercices maritimes dans la région, à 74 kilomètres au large de la côte sud de Taïwan, ainsi que dans le golfe du Tonkin au Vietnam et dans la mer de Tasman, située entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande¹⁹⁷. Entre 2003 et 2022, les États-Unis ont mené 1 113 exercices militaires conjoints avec 14 partenaires régionaux. En comparaison, la Chine a mené 128 exercices, axés surtout sur les opérations terrestres, l'antiterrorisme et l'aide humanitaire¹⁹⁸. **Depuis 2020, la Chine a renforcé sa présence militaire dans l'océan Indien avec une hausse marquée des exercices, notamment maritimes.** Leur nombre est passé de 7 (2020–2022) à 14 en 2023, puis 12 début 2025. Initialement concentrés au nord et à l'est de la région de l'océan Indien, ces exercices s'étendent désormais au sud-ouest et au nord-ouest, incluant des zones stratégiques comme le golfe d'Oman, la mer Rouge, le canal du Mozambique et le détroit de Malacca¹⁹⁹.

Le coup d'État survenu au Myanmar en 2021 a offert à la Chine l'opportunité de renforcer son influence en apportant son soutien à la junte militaire au pouvoir²⁰⁰. En particulier, depuis les années 1990, la Chine montre un intérêt particulier pour les îles Coco, localisées dans le nord-

¹⁹³ Arifin Setiawan et Augustin Maciel Padilla, « Addressing Maritime Security Threats in the Malacca Strait: A Malaysian Perspective », *Open Journal of Social Sciences*, **13**, (Février 2025) 333-359.

¹⁹⁴ Marine Nationale, Centre d'études stratégiques de la marine, *Le Réarmement naval militaire dans le Monde*, 2023.

¹⁹⁵ Samirul Ariff Othman, « Malacca : The Strait The Could Strangle China's Future », *Business Time*, 2 juin 2025.

¹⁹⁶ Mej Gen Ashok Metha, « China's push to end the Malacca Dilemma through Myanmar and Thailand », *First Post*, 28 janvier 2025.

¹⁹⁷ Willing Yang, « China flexes military muscle in Indo-Pacific, testing US and allies », *VOA*, 27 février 2025.

¹⁹⁸ Darshana M. Buruah, « China in the Indian Ocean : A stronger Indo-Pacific presence », *IJSS*, 22 mai 2025.

¹⁹⁹ Darshana M. Buruah, *op. cit.* : 193

²⁰⁰ Mej Gen Ashok Metha, « China's push to end the Malacca Dilemma through Myanmar and Thailand », *First Post*, 28 janvier 2025

est de l'océan Indien, et situées à 2000 km du détroit de Malacca²⁰¹. Selon des rapports, la Chine serait en train de construire un avant-poste sur les îles Cocos, comme en attestent des images satellitaires publiées en 2023²⁰².

Vers une nouvelle carte énergétique en Indopacifique : l'essor australien et indonésien, les stratégies de diversification de Pékin et les enjeux des détroits alternatifs

Afin de diversifier leurs sources et réduire leur dépendance aux pays du Golfe et au détroit de Malacca²⁰³, les importateurs asiatiques de GNL se tournent vers les approvisionnements australiens. Entre 2018 et 2023, l'Australie a exporté en moyenne environ 81,6 mmc de GNL par an vers le Japon et la Chine combinés, ce qui témoigne de sa forte dépendance aux marchés asiatiques pour ses exportations²⁰⁴. **Les pays asiatiques investissent massivement dans le marché australien du GNL, bénéficiant d'avantages liés à la proximité géographique, ce qui se traduit par des prix plus compétitifs**²⁰⁵. En 2023, l'Australie représente 33 % des importations chinoises de GNL, suivie par le Qatar (23 %), la Malaisie (9 %) et l'Indonésie (6 %)²⁰⁶. Cette dynamique pourrait contribuer à réduire la centralité du détroit de Malacca dans les flux énergétiques. Toutefois, la consommation chinoise de GNL étant en augmentation constante, l'évolution future des routes et des dépendances reste difficile à anticiper avec précision.

Inversement, le marché asiatique est extrêmement stratégique pour l'Australie qui, éloignée des marchés européens, exporte très peu vers l'Europe, en raison du coût d'exportation du GNL sur de si longues distances²⁰⁷. Le Qatar, concurrent majeur de l'Australie pour l'exportation de GNL vers l'Asie, dispose d'un avantage compétitif important grâce à ses coûts de production et d'investissement nettement inférieurs²⁰⁸. En 2020, les relations entre la Chine et l'Australie se sont fortement détériorées,²⁰⁹ marquées par des enjeux diplomatiques, commerciaux et sécuritaires avec les sanctions économiques sévères de la part de Pékin et le

²⁰¹ Damien Symon, John Pollock, « Is Myanmar building a spy base on Great Coco Island ? », *Chatham House*, 31 mars 2023.

²⁰² Allegra Mendelson, « Chinese base or wild rumour? The Coco Islands mystery », *Frontier Myanmar*, 5 juin 2023.

²⁰³ Therese Robinson, « Middle East LNG Suppliers Battling for More Asian Market Share as Global Project Queue Grows », *Natural Gas Intelligence*, 3 juin 2024.

²⁰⁴ Josh Runciman, Kevin Morrison, *The Future of Australian LNG*, rapport du Institute for Energy Economics and Financial Analysis, 2024.

²⁰⁵ *Ibid.* : 199

²⁰⁶ « Liquefied Natural Gas in China », OEC, <https://oec.world/en/profile/bilateral-product/liquefied-natural-gas/reporter/chn>, (page consultée le 22 juin 2025).

²⁰⁷ Alimat Aliyeva, « Australia sends shipment of LNG to Europe for the first time since 2022 », *Azernews*, 7 février 2025.

²⁰⁸ *Ibid.* : 199

²⁰⁹ Pendant la crise du COVID-19, l'Australie a lancé une enquête sur la gestion de la pandémie par la Chine. Selon Canberra, les autorités chinoises auraient délibérément dissimulé certaines informations, dans le but de minimiser l'ampleur et l'impact potentiel du virus. L'ancien Premier ministre australien, Scott Morrison, avait fortement insisté pour que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) mène une enquête approfondie sur la gestion de la crise du COVID-19, ainsi qu'une inspection afin de prévenir toute récurrence. Cette démarche n'avait pas été bien accueillie par Pékin qui avait accusé l'Australie d'adopter des biais idéologiques et de se livrer à des manœuvres politiques en s'alignant sur les États-Unis.

choix de l'Australie de renforcer son alignement avec les États-Unis²¹⁰. Même si les relations commerciales entre les deux pays semblent s'améliorer²¹¹, l'ampleur des tensions pourrait encore jouer un rôle important.

En 2022, l'Indonésie restait le troisième exportateur de GNL de la région Asie-Pacifique et le huitième dans le monde²¹². Comme pour l'Australie, les exportations de GNL de l'Indonésie sont principalement orientées vers l'Asie, en particulier vers la Chine, le Japon et la Corée du Sud²¹³. Cependant, la production indonésienne de GNL est en chute depuis 2010^{214; 215}. Le déclin de la production de gaz en Indonésie s'explique par plusieurs facteurs, notamment la prédominance de gisements matures (environ 90 % de la production), le manque d'exploration et de projets de développement majeurs, ainsi que des réglementations jugées complexes et défavorables par les entreprises étrangères²¹⁶.

Pour remédier au dilemme de Malacca, Pékin cherche à diversifier ses routes énergétiques grâce à des projets d'infrastructures terrestres et des partenariats stratégiques²¹⁷. Le Corridor économique Chine-Pakistan (CPEC) vise à offrir un accès terrestre à la mer d'Arabie en parcourant une distance de 3 000 km²¹⁸. Dans ce cadre, un oléoduc reliant Gwadar à Kashgar devrait avoir une capacité de transport d'un million de barils par jour de pétrole²¹⁹. Cependant, ce projet reste difficilement viable et soulève de nombreux défis techniques et économiques en raison de la géographie extrême de l'Himalaya, des coûts élevés d'acheminement et des importants risques naturels²²⁰.

Pékin a également investi massivement dans le Corridor économique Chine-Myanmar afin d'accéder aux routes maritimes de l'océan Indien et ainsi contourner le détroit de Malacca²²¹. Un gazoduc et un oléoduc sont actuellement actifs. Concernant le gaz, en 2018, seuls 3,2 mmc de gaz y ont transité, loin des 12 mmc de capacité installée²²². Pour le pétrole, les importations *via* cette route pourraient couvrir jusqu'à 4,3 % des besoins chinois, sachant que la capacité de l'oléoduc s'élève à 22 millions de tonnes par an²²³.

²¹⁰ Fan Yang, « A look back at Australia-China tensions in 2020 », *Asia and the Pacific Policy Society*, 19 juillet 2021.

²¹¹ « GT Voice: Australia's economic priorities call for closer co-op with China », *Global Times*, 6 mai 2025.

²¹² « Countries with largest liquefied natural gas (LNG) export capacity in operation worldwide as of September 2024 », *Statista*, 18 novembre 2024.

²¹³ « Liquefied Natural Gas », OEC, <https://oec.world/en/profile/hs/liquefied-natural-gas>, (page consultée le 13 mai 2025).

²¹⁴ « Suddenly out of gas ? », *The Jakarta Post*, 16 juillet 2024.

²¹⁵ « Indonesia », IEA, <https://www.iea.org/countries/indonesia/natural-gas>, (page consultée le 10 avril 2024).

²¹⁶ Tim Daiss, « Indonesia LNG delays to tighten already overstretched market », *Gas Outlook*, 24 mars 2025.

²¹⁷ Pawel Paszak, « China and the Malacca Dilemma », *Warsaw Institute*, 28 février 2021.

²¹⁸ China Pakistan Economic Corridor Secretariat, <https://cpec.gov.pk/>, (page consultée le 30 avril 2025).

²¹⁹ Zafar Bhutta, « From Gwadar-Kashgar: Crude oil pipeline requires \$10 billion investment », *The Express Tribune*, 18 mai 2018.

²²⁰ Rahul Jaybhay, « China's pipeline dream in Pakistan », *The Interpreter*, 30 juin 2020.

²²¹ Pascal Abb, « The China-Myanmar Economic Corridor and the Limits of China's BRI Agency », *The Diplomat*, 3 février 2025.

²²² Neslihan Topcu, « A Relationship on a Pipeline : China and Myanmar », *China Currents* 19, No. 3 (2020).

²²³ Neslihan Topcu, *op. cit.* : 217

Une alternative viable au détroit de Malacca pourrait être représentée par le détroit de Lombok, situé en mer de Bali. Ce détroit est intéressant, car il permet le passage des super tankers, alors que le détroit de la Sonde – où 3 500 navires transitent chaque année – est trop étroit pour permettre le passage des navires de grande taille²²⁴ et allongerait les temps de transport de deux jours²²⁵. Le détroit de Lombok, avec un trafic d'environ 4 000 navires par an, allongerait le trajet de quatre jours²²⁶ – soit 4 600 km par rapport au trajet à travers Malacca, avec comme résultat une hausse des coûts de 20 %²²⁷. La Chine manifeste aussi un intérêt très vif pour le canal de Kra, un passage de 120 km qui connecterait le golfe de Thaïlande avec la mer d'Andaman et permettrait de contourner Malacca. L'accord signé avec la Thaïlande en 2015 – dans le contexte des Nouvelles routes de la soie avait comme objectif la construction de ce canal, qui aurait réduit la route maritime de 1 200 km²²⁸ par rapport à Malacca. Cependant, le projet a été rapidement abandonné. Malgré l'intérêt économique du projet, les risques géopolitiques, sociaux et environnementaux sont trop nombreux²²⁹.

Située au carrefour de deux détroits majeurs, la Sonde et Lombok, l'Indonésie occupe une position stratégique essentielle. Ces trois voies maritimes archipélagiques, désignées par le gouvernement conformément à la Convention de Montego Bay, autorisent le passage en transit des navires étrangers à travers ses eaux territoriales. Cependant, l'absence de couloir maritime officiellement défini en ce qui concerne le passage est-ouest par la mer de Java représente un problème dû à la délimitation floue de frontières et aux accidents potentiels avec les pays voisins²³⁰.

²²⁴ Jorge Costa Oliveira, « OPINION – The “Malacca Dilemma” and the maritime routes between China and Europe », *Macau Business*, 8 janvier 2024.

²²⁵ Centre d'étude stratégiques de la Marine, *Regards sur l'Indo-Pacifique*, (Paris : 2023).

²²⁶ Centre d'étude stratégiques de la Marine *op. cit.* : 220

²²⁷ « Nations consider trade route alternatives as Malacca Strait nears capacity », *Indo Pacific Defense*, 9 décembre 2023.

²²⁸ Lee Hong Liang, Thailand, China sign agreement to construct a new strategic Kra Canal », *Seatrade Maritime*, 19 mai 2015.

²²⁹ Paulo Aguiar, « Kra Canal: The Impossible Dream of Southeast Asia Shipping », *Geopolitical Monitor*, 16 avril 2025.

²³⁰ Centre d'étude stratégiques de la Marine, *Regards sur l'Indo-Pacifique*, (Paris : 2023).

Les impacts sur les territoires d’outre-mer d’une perturbation dans les détroits maritimes d’Ormuz, de Bab el-Mendeb et de Malacca

En 2024, les territoires d’outre-mer français restaient tributaires des importations maritimes de combustibles fossiles — fioul, gaz ou charbon — à hauteur de 82 à 97 % de leur consommation^{231; 232}. Les schémas d’approvisionnement sont variables selon les territoires et évoluent en fonction des conditions économiques. Pour la Réunion, la Nouvelle-Calédonie²³³ et la Polynésie française²³⁴, les importations sont majoritairement asiatiques, en provenance de Singapour, de la Malaisie ou de Corée du Sud. Du côté de Mayotte, c’est la péninsule arabique qui domine 93,3 % des approvisionnements avec les Émirats arabes unis, Bahreïn et Oman²³⁵. Du côté de la Caraïbe, ce sont la Norvège, les États-Unis, le Canada et le Surinam qui dominent les importations de la Martinique (2023)²³⁶, de la Guadeloupe et indirectement de la Guyane qui s’approvisionne depuis ces territoires.

Suivant cette configuration, l’impact d’une perturbation en provenance des détroits maritimes sur les territoires d’outre-mer semble faible, tant en raison de leur géographie que pour la faiblesse des volumes consommés qui leur permet une plus grande flexibilité d’approvisionnement. Seule Mayotte apparaît vulnérable en cas de crise dans le détroit d’Ormuz. Cependant, les volumes consommés restent limités avec 148 000 tonnes d’équivalent pétrole, soit 0,15 % de la consommation d’hydrocarbure française en 2023²³⁷. Des volumes qui pourront être compensés sur le court terme par des fournisseurs alternatifs africains comme l’Angola.

Malgré tout, l’impact global d’une crise dans les détroits et ses conséquences sur les flux maritimes et énergétiques aura nécessairement un impact économique et social, qui sera d’autant plus fort sur ces territoires que leur économie dépend totalement des importations maritimes.

²³¹ IUCN French Committee, *Marine Renewable Energy and Biodiversity in French Overseas Territories* (2014).

²³² Conseil économique social et environnemental, *Quelles transitions énergétiques pour les Outre-mer ?* (2024).

²³³ Institut d’émission d’outre-mer, *Rapport annuel économique, Polynésie française* (2023).

²³⁴ Institut d’émission d’outre-mer, *op. cit.* 228

²³⁵ Institut d’émission d’outre-mer, *Rapport annuel économique, Mayotte* (2023).

²³⁶ Institut d’émission d’outre-mer, *Rapport annuel économique, Martinique* (2023).

²³⁷ Département de Mayotte, *Bilan énergétique départemental* (2021).

4. Que retenir ?

- Le détroit d'Ormuz et le passage de la mer Rouge sont centraux pour la résilience et la diversification énergétique de l'Union européenne. Cependant, ces deux routes stratégiques sont au centre de rivalités régionales et internationales.
- La République islamique d'Iran, limitrophe du détroit d'Ormuz, menace d'interrompre le passage depuis sa fondation en 1979. Si ces menaces sont avant tout destinées à restreindre les velléités à son encontre, l'imposition de sanctions physiquement plus contraignantes sur ses exportations critiques de pétrole vers la Chine pourrait la conduire à une stratégie de saturation du détroit, mêlant attaques balistiques et accrochages maritimes, jusqu'à rendre le passage impraticable.
- En cas d'instabilité dans le détroit d'Ormuz, plusieurs oléoducs et gazoducs permettraient d'exporter une partie des exportations saoudiennes, qataries et émiraties par la mer Rouge ou le golfe d'Oman. L'Irak en revanche ne dispose d'aucune alternative au fret maritime (voir carte 2).
- Le passage de la mer Rouge, combinant le détroit de Bab el-Mandeb, le canal de Suez et le pipeline SUMED, est devenu une artère centrale pour la diversification énergétique de l'Europe, depuis la contraction des importations en provenance de Russie.
- Depuis le 7 octobre 2023, les attaques des houthies yéménites rendent difficilement praticable le passage de la mer Rouge et contraignent les armateurs à détourner leurs flottes vers le cap de Bonne-Espérance. Si cette route est plus sûre, elle est en revanche plus longue avec un coût additionnel qui, dans la durée, aura un impact significatif sur les prix de l'énergie en Europe.
- Au-delà des attaques houthies, la mer Rouge est également au centre des confrontations régionales entre Égypte, l'Éthiopie, l'Érythrée, la Somalie et les protagonistes de la guerre civile au Soudan, auxquelles s'ajoutent les interventions de la Russie et de l'Iran qui cherchent à s'implanter militairement et durablement sur le littoral de la mer Rouge. Des dynamiques complexes qui rendent d'autant plus précaire la situation sécuritaire dans ce passage stratégique pour l'Europe.
- Le détroit de Malacca joue un rôle fondamental en ce qui concerne les flux énergétiques en provenance du Moyen-Orient en direction de l'Asie, avec 23,7 millions de barils de pétrole ainsi qu'environ 0,25 milliard de mètres cubes de GNL y transitant chaque jour en 2023.
- La Chine en particulier est très dépendante de Malacca, où transitent 80 % de ses importations de pétrole dont 16 mb/j viennent du Moyen-Orient (dilemme de Malacca). L'intensification de

la demande en GNL consolide la position du Qatar comme fournisseur, qui exporte 80 % de son GNL vers les marchés asiatiques.

- Avec un risque de piraterie en diminution depuis les années 2000, l'Asie du Sud-Est est confrontée depuis plusieurs années à un réarmement naval de la part de la plupart des pays de la région ainsi que de la mise en place de plusieurs stratégies de recherche d'influence dans l'Indo-Pacifique. Cela entraîne des réactions négatives de la part de la Chine qui voit ces stratégies comme une tentative de contenir son développement, situation accentuée par l'intensification des exercices militaires autour du détroit de Malacca.
- La montée en puissance du GNL australien et indonésien représente une source d'approvisionnement non négligeable pour les pays asiatiques et notamment pour la Chine, qui reçoit 33 % de ses importations de GNL depuis l'Australie, situation qui pourrait réduire la dépendance chinoise au détroit de Malacca.
- De plus, afin de réduire sa vulnérabilité, la Chine investit dans des projets d'approvisionnement de pétrole et de GNL par voie terrestre, notamment avec le Corridor économique Chine-Pakistan et Chine-Myanmar.

**QUELLES STRATÉGIES
FRANÇAISE ET EUROPÉENNE
FACE AUX RISQUES DE
RUPTURE
D'APPROVISIONNEMENT EN
HYDROCARBURES VIA LES
GOULETS D'ÉTRANGLEMENT
MARITIMES ?**

1. Diversifier les sources d'approvisionnement

Afin de pallier la chute des approvisionnements énergétiques russes, la France et l'UE ont augmenté la part des importations de certains de leurs partenaires commerciaux tels que la Norvège, l'Algérie ou les États-Unis, tout en diversifiant leurs sources d'approvisionnement. **Entre 2022 et début 2025, les fournisseurs européens de gaz de l'UE ont contractualisé environ 23 mmc par an d'approvisionnement en GNL auprès d'entreprises étasuniennes²³⁸**, ce qui représente environ un cinquième de la consommation actuelle de GNL de l'UE. Des pays comme le Guyana et le Brésil se sont également mis à exporter du pétrole de manière substantielle vers l'UE (voir annexe 12). Alors qu'ils n'en exportaient quasiment pas avant le début de la guerre, en 2024 leurs exportations représentaient 4,5 % et 3,6 % des importations de l'UE (voir annexe 12).

Début 2022, une intensification de la diplomatie énergétique de l'UE et des pays membres a pu être observée. Dans les deux années qui ont suivi le début de l'invasion russe, on a dénombré la signature de plus de 180 accords énergétiques entre les pays membres de l'UE et des pays tiers, dont près de la moitié concernait le secteur gazier²³⁹, notamment en partenariat avec des pays d'Afrique subsaharienne et des pays du Golfe.

Ainsi, en septembre 2022, la tournée du chancelier allemand au Moyen-Orient a abouti à la signature de plusieurs partenariats énergétiques, notamment en termes d'approvisionnement en hydrocarbures. De même, d'autres pays européens tels que la France et l'Italie ont été actifs dans la région à la même période pour signer de tels accords²⁴⁰. Durant cette période, de nombreux contrats gaziers de moyen et long terme ont été actés. Ainsi, le Qatar, mais également Oman et les É.A.U., ont signé d'importants contrats gaziers dont certains garantissent un approvisionnement jusqu'en 2053 pour des volumes allant jusqu'à plusieurs mmc de GNL par an²⁴¹, ce qui va **accroître la dépendance énergétique de l'UE vis-à-vis du Moyen-Orient dans les années à venir, notamment vis-à-vis du Qatar**. L'Italie, la France et les Pays-Bas ont par exemple signé des contrats d'approvisionnement en gaz avec Doha allant de 1 à 5 mmc par an, et dont les livraisons s'étalent entre 2026 et 2053.

Les dirigeants européens se sont également rendus en Afrique du Nord pour augmenter leurs importations en provenance de leurs partenaires énergétiques traditionnels que sont

²³⁸ Anne-Sophie Corbeau, « Bridging the US-EU Trade Gap with US LNG Is More Complex than It Sounds », *Center on Global Energy Policy*, 20 février 2025.

²³⁹ Szymon Kardas, « From crisis to climate: Europe's energy diplomacy after two years of war in Ukraine », *European Council on Foreign Relations*, 4 avril 2024.

²⁴⁰ Cinzia Bianco, « Renewable relations: A strategic approach to European energy cooperation with the Gulf states », *European Council on Foreign Relations*, 16 juin 2023.

²⁴¹ Li-Chen Sim, « Impact of the Russo-Ukrainian war on energy flows from the Arab Gulf states », *Middle East Institute*, 11 février 2025.

l'Algérie, la Libye et l'Égypte. Ces contrats ont été majoritairement conclus par l'Espagne et l'Italie et concernent principalement des approvisionnements en gaz, dont une grande partie se fait par gazoducs. **Des accords ont également été conclus avec des pays d'Afrique subsaharienne**, dont des acteurs traditionnels du marché des hydrocarbures tels que le Nigeria et l'Angola, mais également avec de nouveaux entrants tels que le Mozambique ou le Sénégal. Ces accords concernent majoritairement l'exportation de GNL. En 2022, le géant italien ENI a par exemple signé un projet au Congo dont la capacité d'exportation de GNL devrait atteindre 4,5 mmc²⁴². Quelques jours plus tôt, l'Italie avait signé un contrat d'approvisionnement avec l'Angola garantissant l'exportation de 1 à 1,5 mmc de gaz par an. Bien que ces différentes sources d'approvisionnement ne soient pas menacées par la fermeture de goulets d'étranglement maritimes, elles peuvent être sujettes à d'autres types d'instabilité, telles que les récentes tensions franco-algériennes, ou encore des risques politiques et terroristes locaux, qui ralentissent par exemple en ce moment le développement des projets gaziers au Mozambique²⁴³, ou qui ont fait chuter de manière significative les exportations de gaz du Nigeria²⁴⁴.

Sur le continent européen, la hausse des importations de GNL engendre la construction de nouveaux terminaux de regazéification. On assiste depuis 2022 à une multiplication de tels projets, notamment en Allemagne, en Italie et aux Pays-Bas (voir annexe 13). Ces investissements devraient permettre à l'UE de doubler ses capacités d'importation de GNL entre 2021 et 2030, soulignant encore une fois la dépendance accrue vis-à-vis du GNL dans laquelle l'Europe s'inscrit à moyen et long terme, et donc sa dépendance vis-à-vis du transport maritime et des passages obligés pour ses approvisionnements en gaz.

La construction de méthanier

Un autre aspect crucial du commerce de GNL concerne son transport par bateau – les méthaniers. Passée de 60 vaisseaux en 2000 à 780 en 2024, la flotte mondiale de méthaniers pourrait compter jusqu'à 500 nouveaux navires d'ici la fin de la décennie en raison de l'importante expansion des capacités d'exportation de GNL à venir²⁴⁵.

Leur production est aujourd'hui largement dominée par le « Big Three », soit les armateurs sud-coréens HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering Co., Hanwha

²⁴² « Italy's Eni signs Congo Republic LNG deal », *Reuters*, 21 avril 2022.

²⁴³ « Total suspends Mozambique gas project over terror attacks », *Energy Terminal*, 27 avril 2024.

²⁴⁴ Oladehinde Oladipo, « Nigeria's LNG exports fall 20% amid rising pipeline attacks », *Business Day*, 30 janvier 2025.

²⁴⁵ « Feature Article: The LNG Shipping Industry Is Well Prepared to Accommodate LNG Supply From a New Wave of Liquefaction Projects », *Gas Exporting Countries Forum*, 16 janvier 2025.

Ocean Co. et Samsung Heavy Industries, ces derniers enregistraient 276 navires dans leur carnet de commandes début 2025²⁴⁶. Les armateurs chinois prennent également de l'ampleur dans ce marché, enregistrant d'importantes commandes. Les États-Unis, pays n'ayant pas construit de méthanier depuis plus de 40 ans, tentent de relancer la production de navires sur leur territoire en partenariat avec le coréen Hanwha Ocean²⁴⁷ tout en pénalisant l'utilisation de navires construits par des entreprises chinoises. Le producteur de GNL étasunien Venture Global devrait également passer commande auprès d'armateurs coréens²⁴⁸. Avec pour ambition d'ajouter 122 nouveaux méthaniers à sa flotte, QatarEnergy a déjà signé la construction de 104 de ces navires, 92 avec le « Big Three », et 12 autres avec le chinois Hudong-Zhonghua²⁴⁹.

Avec plus de 90 % des parts de marché, l'entreprise française GTT dispose d'un quasi-monopole sur la fabrication des membranes isolantes des cuves des méthaniers contenant le GNL. Cette technologie est cruciale pour limiter les pertes énergétiques associées au réchauffement du liquide maintenu à -160°C. Cette technologie devient également de plus en plus importante dans la mesure où les navires commerciaux utilisent de manière croissante le GNL comme carburant.

L'accessibilité de certains points de passage stratégiques maritimes tels que le canal de Panama²⁵⁰ et celui de Suez influe considérablement sur la longueur des trajets parcourus par les méthaniers, et donc sur leur disponibilité. L'instabilité de certains de ces passages obligés pourrait donc amener les exportateurs de GNL à augmenter la taille de leur flotte.

2. Des capacités de projection militaire

Concomitamment aux recherches de diversification, **la France est aussi active sur le volet sécuritaire** pour prévenir et réduire les risques pour le fret énergétique dans les passages maritimes stratégiques.

Sa présence militaire est principalement marquée en mer Rouge, à l'appui des bases aérienne « Colonel Massart » (BA 188) et navale « Héron » à Djibouti. Ces deux composantes locales, complétées par les déploiements navals par rotations opérées depuis la métropole,

²⁴⁶ Jamey Bergman, « LNG carriers make up more than half of South Korean shipyards' orderbooks », *Riviera*, 2 avril 2025.

²⁴⁷ Sam Chamver, « Philly Shipyard steps forward to meet US LNG carrier requirements », *Splash*, 22 avril 2025.

²⁴⁸ Jung Min-hee, « U.S. LNG Producer Venture Global Eyes Order of 12 LNG Carriers from Korean Shipbuilders », *BusinessKorea*, 16 avril 2025.

²⁴⁹ « QatarEnergy to take delivery of first LNG carrier of its massive shipbuilding program », *LNG Prime*, 13 mai 2024.

²⁵⁰ Le trafic du canal de Panama est impacté par le changement climatique – ainsi que par El Niño – qui tend à réduire la quantité d'eau douce disponible qui est nécessaire au passage des bateaux par les écluses du canal.

permettent aux forces françaises d'opérer des actions de renseignement et d'intervention rapide pour garantir la liberté de navigation²⁵¹. **Depuis février 2024, la France est partie prenante dans la région de l'Opération EUNAVFOR Aspides, une mission de l'UE répondant à la Résolution 2722 du Conseil de Sécurité des Nations unies appelant à une cessation immédiate des attaques houthies**²⁵². Cette opération est défensive et destinée à protéger les navires commerciaux. Elle a cependant été élargie en février 2025 à la collecte et au partage d'informations entre les États membres de l'UE, les Nations unies, INTERPOL, EUROPOL et l'Organisation maritime internationale, sur le trafic d'armes et les flottes fantômes²⁵³. Parallèlement, la France est intégrée à l'opération multinationale sous commandement étasunien « Prosperity Guardian », destinée elle aussi à la défense du trafic maritime et au partage d'informations²⁵⁴. Elle organise annuellement avec l'Égypte les exercices militaires CLEOPATRA, AMOUN et RAMSES dont l'une des dimensions est la protection du Canal de Suez²⁵⁵.

Dans le golfe Arabo-Persique, la France dispose également d'une implantation permanente aux É.A.U avec la base navale de Port Zayed et la base aérienne 104 d'Al Dhafra²⁵⁶. Le rôle de ses effectifs est principalement dissuasif, pour **prévenir toute velléité de bloquer les flux énergétiques, maritimes ou terrestres, dans la région**²⁵⁷. De 2019 à 2024, ces effectifs ont principalement servi la mission diplomatique européenne EMASoH, dans son volet militaire « Agénor »^{258; 259}. Une initiative française intégrant la participation de l'Allemagne, de la Belgique, du Danemark, de la Grèce, l'Italie, des Pays-Bas, et du Portugal, pour promouvoir la désescalade des tensions dans la région et rassurer les opérateurs du commerce maritime civil grâce à des ressources militaires navales, aériennes, cyber et de surveillance pour garantir la sécurité de transit²⁶⁰. Mais faute de moyens et à la suite du transfert de priorité du golfe Arabo-Persique à la mer Rouge avec l'opération Aspides, Agénor a été mise en sommeil et la

²⁵¹ Commission des affaires étrangères et de la défense, « Le renouvellement d'un traité de coopération de défense essentiel pour la France » (Paris, 2024).

²⁵² « About the Operation EUNAVFOR ASPIDES », EUNAVFOR Operation ASPIDES, 20 février 2024.

²⁵³ « Mer Rouge: le Conseil proroge le mandat de l'opération ASPIDES », Communiqué de presse, Bruxelles, 14 février 2025.

²⁵⁴ « Destroyer Squadron 50 Assumes Operation Prosperity Guardian Mission », Communiqué de presse, Manama, 4 février 2025.

²⁵⁵ Ambassade de France en Égypte, « La coopération militaire et de défense », <https://eg.ambafrance.org/La-cooperation-militaire-et-de-defense>, (page consultée le 29 juin 2025).

²⁵⁶ « Les industriels français et émiriens se préparent ensemble à affronter les exigences du combat du futur », Communiqué de presse, Abou Dhabi, 18 février 2025.

²⁵⁷ « Base militaire française aux Émirats arabes unis », *Droit des Militaires*, 24 octobre 2009.

²⁵⁸ European Maritime Awareness in the Strait of Hormuz

²⁵⁹ Représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne, « Mission européenne de surveillance maritime dans le détroit d'Ormuz », <https://ue.delegfrance.org/mission-europeenne-de-surveillance>, (page consultée le 25 juin 2025).

²⁶⁰ Maritime Information Cooperation & Awareness Center, « Coopération entre le MICA center et la mission AGENOR », <https://www.mica-center.org/cooperation-entre-le-mica-center-et-la-mission-agenor/>, (page consultée le 24 juin 2025).

présence française est redevenue une initiative bilatérale avec les É.A.U. en février 2024, également en collaboration avec les États-Unis sur des aspects de renseignement ²⁶¹; ²⁶².

Du côté de Malacca, la France ne dispose d'aucune base permanente et sa présence s'avère strictement mobile et ponctuelle à l'appui de partenaires locaux qui apportent un soutien logistique, militaire et informationnel²⁶³. Paris est notamment à l'initiative des exercices militaires multinationaux périodiques « La Pérouse », destinés à améliorer l'interopérabilité entre les marines participantes dans des zones stratégiques de l'Indo-Pacifique, dont le détroit de Malacca. L'édition de janvier 2025 a justement réuni l'Australie, le Canada, les États-Unis, l'Inde, l'Indonésie, la Malaisie, le Royaume-Uni et Singapour, aux abords des détroits de Malacca, de la Sonde et de Lombok²⁶⁴. Ces exercices ont notamment permis d'éprouver le système de communication IORIS, un système développé par l'UE pour le partage sécurisé d'information dédiée à la sécurité de navigation dans l'océan Indien et l'Indo-Pacifique²⁶⁵. **La France a également des liens bilatéraux renforcés avec l'Inde**, intégrant un partage des renseignements et un support logistique respectif depuis les îles françaises de Mayotte et de la Réunion et indiennes de Nicobar et Andaman²⁶⁶.

La France adopte donc une posture proactive dans la défense de la liberté de circulation, avec l'avantage stratégique de disposer d'infrastructures locales, où le cas échéant, des partenariats établis pour faciliter son déploiement. Cela lui permet de se positionner comme un tiers de confiance pour le maintien de la sécurité dans ces zones stratégiques, lui offrant un poids diplomatique²⁶⁷. Malgré tout, les ressources françaises restent limitées en nombre et ne permettent que d'apporter une réponse ciblée et temporaire pour soutenir ponctuellement le trafic maritime. Cependant, elles sont insuffisantes pour faire face à une crise majeure impliquant des puissances régionales.

²⁶¹ Laurent Lagneau, « Golfe Persique : lancée par la France, la mission de surveillance maritime « Agenor » a été mise en sommeil », *Zone militaire*, 27 juin 2024.

²⁶² Nicolas Gros-Verheyde, « L'opération Agenor dans le détroit d'Ormuz tire le rideau », *Le quotidien de l'Europe géopolitique*, 1er juillet 2024.

²⁶³ « French CSG ends its Clemenceau 25 deployment in the Indo-Pacific », *Naval News*, 28 avril 2025.

²⁶⁴ Ambassade de France en Inde, « Neuf nations riveraines participent à la sécurisation de routes maritimes stratégiques entre l'océan Indien et le Pacifique », <https://in.ambafrance.org/Exercice-multinational-LA-PEROUSE-25>, (page consultée le 20 juin 2025).

²⁶⁵ Indo-Pacific Regional Information Sharing platform

²⁶⁶ Kashish Parpiani, Mrityunjay Dubey, « La Pérouse - Quad naval exercise and India's strategic partnership with France », *ORF*, 4 avril 2021.

²⁶⁷ Cinzia Bianco, Matteo Moretti, « Europe's role in Gulf maritime security », *Middle East Institute*, 9 mai 2022.

3. Anticiper et faire face à la rupture : stockages stratégiques, interconnexions et sobriété

Afin de mieux équilibrer offre et demande et de prévenir de potentielles ruptures d'approvisionnement, des capacités de stockage de pétrole existent. Au niveau mondial, elles représentaient environ 7 milliards de barils en 2020²⁶⁸, tandis que la consommation annuelle s'élève quant à elle à 35 milliards de barils. Ces réserves se divisent entre **réserves commerciales et réserves stratégiques**. Les premières appartiennent et sont opérées par des entreprises privées dans le but de réaliser des profits et d'assurer leurs activités, les secondes sont opérées par des États et servent des intérêts stratégiques, notamment garantir la sécurité d'approvisionnement nationale. **En Europe, les réserves stratégiques comptent pour les deux tiers des stocks de pétrole des pays membres de l'UE – elles représentaient environ 800 millions de barils en 2025²⁶⁹**. Chaque pays membre a l'obligation d'avoir en stock l'équivalent de 90 jours d'importation nette, ou de 61 jours de consommation, ce qui correspond aux stocks dont les membres de l'Agence internationale de l'énergie (AIE) doivent disposer. Certains pays – notamment asiatiques – ont également passé des accords de stockage de pétrole à but stratégique et commercial en partenariat avec des pays du golfe pour stocker du pétrole sur leur territoire afin d'améliorer leur sécurité énergétique, tout en garantissant aux pays exportateurs un usage commercial de ces infrastructures. Le Japon a par exemple conclu un tel accord avec la Abou Dhabi National Oil Company²⁷⁰. **De fait, en raison de la mondialisation du marché du pétrole, le risque de pénurie est aujourd'hui relativement faible en Europe. En revanche, le risque d'une hausse importante ou d'une forte volatilité des prix n'est pas à écarter**, même s'il est atténué par la mise en place des stocks de pétrole évoqués précédemment. Des capacités de stockage de gaz existent également et s'élèvent à environ 430 mmc – un quart se trouvent dans l'UE et représentent un tiers de la consommation annuelle de la zone²⁷¹. Si les réserves stratégiques de pétrole ont pour but d'être utilisées en temps de crise (cinq actions coordonnées ont été menées par les pays membres de l'AIE depuis la création de l'agence en 1974²⁷²), **les réserves de gaz ont un usage saisonnier et sont largement utilisées en hiver quand la demande de gaz est la plus importante, afin de lisser les achats et de diminuer les prix du gaz**.

Avec l'invasion de l'Ukraine par la Russie, les pays membres de l'AIE ont massivement utilisé leurs stocks stratégiques de pétrole et ont relâché sur plusieurs mois environ 240 millions de

²⁶⁸ « Combined capacity of onshore and floating crude oil storage worldwide as of March 2020 », *Statista*, 20 décembre 2020.

²⁶⁹ « Emergency oil stocks statistics », *European Union, Statistics explained*, 18 octobre 2023.

²⁷⁰ Tsvetana Paraskova, « UAE's ADNOC Signs Crude Oil Storage Deal with Japan », *Oil Price*, 14 janvier 2020.

²⁷¹ European Gas Hub, « Underground Gas Storage in the World – 2023 Status », <https://europeangashub.com/underground-gas-storage-in-the-world-2023-status.html>, (page consultée le 14 juin 2025).

²⁷² « Oil security and emergency response : Ensuring quick and effective response to major supply disruptions », *IEA*, 17 mai 2024.

barils de pétrole sur les marchés, de loin un record historique²⁷³. De plus, depuis le choc gazier de 2022 et jusqu'en mars 2025, une loi au niveau européen imposait aux États membres d'avoir leurs réserves de gaz remplies au minimum à 90 % à partir du 1^{er} novembre de chaque année. Cette obligation devrait être prolongée sous une forme assouplie jusqu'en 2027. Si certains pays membres tels que Finlande ou la Grèce ne disposent pas de capacités de stockage sur leur territoire, ils ont cependant l'obligation de stocker 15 % de leur consommation annuelle dans les réserves d'autres pays de l'UE, permettant ainsi de répartir le coût associé à ces infrastructures²⁷⁴. **Depuis 2022, les Européens utilisent de manière plus efficiente et coordonnée leurs capacités de stockage pétrolier et gazier, mais ils n'ont cependant pas augmenté de manière significative leur capacité maximale.**

Depuis la réglementation européenne de 2017 sur la sécurité d'approvisionnement en gaz, les pays membres de l'UE ont développé des plans d'action préventifs nationaux, ainsi que des plans d'action d'urgence, visant à améliorer leur réactivité en cas de choc d'approvisionnement²⁷⁵. Cette loi a également permis de mettre en place une meilleure coordination et davantage d'échanges d'informations vis-à-vis des stocks, de la consommation et des approvisionnements gaziers au sein de l'UE. Plus récemment, la Commission européenne a également mis en place une plateforme d'information communiquant des données relatives à la sécurité gazière dans l'UE²⁷⁶.

Les infrastructures gazières en UE ont également fait l'objet d'investissements depuis de nombreuses années, notamment à travers les Projets d'intérêt commun (PIC - « Projects of Common Interests »), programme lancé en 2013 visant à **améliorer l'interconnexion des infrastructures européennes relatives à l'électricité, l'hydrogène, le dioxyde de carbone, le gaz naturel et le pétrole**²⁷⁷. Des exemples de projets financés par ce programme sont l'interconnexion gazière Grèce-Bulgarie inaugurée en 2022, ou le câble haute tension Celtic Interconnector reliant l'Irlande à la France qui devrait entrer en service en 2026²⁷⁸. Entre 1998

²⁷³ Hossa Almutairi, Axel Pierru, and James L. Smith, "Pandemic, Ukraine, OPEC+ and Strategic Stockpiles: Taming the Oil Market in Turbulent Times," *Energy Economics* 144 (February 17, 2025): 108319.

²⁷⁴ « Quelle est la quantité de gaz stockée par les pays de l'UE ? », Conseil européen, <https://www.consilium.europa.eu/fr/infographics/gas-storage-capacity/#0> (page consultée le 12 juin 2025).

²⁷⁵ European Commission, « Commission's opinions on the preventive action plans and emergency plans », https://energy.ec.europa.eu/topics/energy-security/security-gas-supply/commissions-opinions-preventive-action-plans-and-emergency-plans_en, (page consultée le 12 juin 2025).

²⁷⁶ European Commission, « EU gas import routes (pipeline and LNG) », <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiaNjYxN2JmYTctYmEzYy00NGE3LTk4ZGQtMWI5YzU3OWIwNDQ2IiwidCI6ImlyNGM4YjA2LTUyMmMtNDZmZS05MDgwLTcwOTI2ZjhkZGRiMSIsImMiOiJh9>, (page consultée le 20 juin 2025).

²⁷⁷ European Commission, « Climate infrastructure and environment executive agency / energy », https://ec.europa.eu/energy/infrastructure/transparency_platform/map-viewer/main.html, (page consultée le 10 juin 2025)

²⁷⁸ European Commission, Energy, Climate change, Environment, « Projects of Common Interest and Projects of Mutual Interest », https://energy.ec.europa.eu/topics/infrastructure/projects-common-interest-and-projects-mutual-interest_en, (page consultée le 14 juin 2025)

et 2020, les capacités d'échanges des pays limitrophes de la France vers l'Hexagone ont ainsi augmenté de 50 %, tandis que les capacités d'échange en sens inverse ont été multipliées par 5²⁷⁹. **En plus d'ajouter de nouvelles interconnexions – notamment en Europe centrale et orientale – ces travaux ont notamment permis de rendre certaines interconnexions bidirectionnelles.** Alors que la plupart des gazoducs permettaient historiquement d'acheminer du gaz uniquement d'est en ouest depuis la Russie vers l'Europe, ce programme a permis à de nombreux gazoducs de fonctionner dans les deux sens ainsi que d'en construire de nouveaux, ce qui a permis de renforcer la capacité de l'Europe à faire circuler son gaz d'ouest en est. Face à la diminution des exportations de gaz russe, depuis 2022 l'Europe a significativement augmenté ses importations de GNL, majoritairement depuis sa façade atlantique – à l'ouest – permettant ainsi d'alimenter les pays d'Europe centrale et orientale. **Le renforcement des capacités d'échange de gaz est donc crucial pour ajouter de la flexibilité au système gazier européen,** faciliter les échanges et réduire les dépendances de certains pays à l'égard d'un nombre réduit de fournisseurs.

Avec le récent choc d'approvisionnement – notamment gazier – l'UE a mis en place une série de mesures d'urgence visant à coordonner les réponses de ses pays membres face à cette crise. En avril 2022, dans le cadre du plan REPowerEU visant à réduire la dépendance européenne vis-à-vis des hydrocarbures russes, la Commission européenne a mis en place la EU Energy Platform. Cette initiative avait pour objectif de mieux coordonner les efforts européens de diversification d'approvisionnements, notamment à l'aide du mécanisme AggregateEU ayant pour but de mutualiser les demandes en gaz des entreprises européennes et d'y faire correspondre une offre, facilitant l'approvisionnement en gaz d'entreprises de taille relativement modeste sur le marché international. Bien que la participation des entreprises à ce mécanisme ait été relativement importante, il est cependant difficile de connaître les volumes de gaz qui ont été réellement contractualisés à l'aide de ce mécanisme²⁸⁰. De prochains cycles d'agrégation devraient avoir lieu en juin 2025 et mars 2026.

Un des objectifs de REPowerEU est d'accélérer la transition énergétique. **La montée en puissance des énergies renouvelables – notamment pour la génération d'électricité – permet de réduire la consommation de gaz, faisant de la décarbonation un levier stratégique**

²⁷⁹ Ministère de la transition écologique et solidaire, *Plan d'action préventif* (2020)

²⁸⁰ Nikolaus J. Kurmayer, « La Cour des comptes européenne examine la réponse de l'UE à la crise gazière », *Euractiv*, 25 juin 2024.

majeur. En 2022, la part de l'électricité de l'UE générée par les renouvelables a dépassé celle des énergies fossiles, dont le gaz comptait pour 20 %²⁸¹.

REPowerEU a également pour objectif de réduire la consommation énergétique de l'UE, facilitant ainsi la décarbonation et l'autonomie énergétique. Ce plan est venu renforcer la directive européenne pour l'efficacité énergétique en portant l'objectif européen de réduction de la demande énergétique à 11,7 % en 2030 par rapport à 2020. De plus, contrainte par une baisse des approvisionnements russes **l'UE a diminué de 16 % sa consommation de gaz sur la période allant d'avril 2022 à mars 2023 en comparaison avec sa consommation sur la même période lors des cinq années précédentes, allant au-delà de l'objectif d'une baisse temporaire de 15 % qu'elle s'était fixée au début du conflit**²⁸². Cet objectif a été renouvelé l'année suivante, et il a été « recommandé » aux États membres de garder cet objectif sur la période 2024/2025. Une telle recommandation n'a pas été renouvelée pour 2025/2026.

Allant au-delà de l'efficacité énergétique, **la France a proposé en octobre 2022 un plan national de sobriété énergétique visant à réduire de 10 % la consommation du pays à horizon 2024**²⁸³ – objectif qu'elle a dépassé en atteignant 12 % de réduction en 2023 – ainsi qu'un plan spécifique pour les armées sur la même période avec le même objectif²⁸⁴. Un second plan a été publié un an plus tard. Bien que l'UE n'ait pas encore de plan de sobriété énergétique équivalent à celui dont elle s'est dotée concernant l'efficacité énergétique, la notion de *energy sufficiency* commence toutefois à apparaître dans les textes européens²⁸⁵.

Décidés dans l'urgence, ces plans de diminution de la demande énergétique relèvent davantage de la contrainte que du choix. Cependant, planifier la sobriété énergétique permettrait une meilleure préparation aux chocs énergétiques et aux tensions géopolitiques à venir, atténuant leurs impacts sur la société. De ce fait, la baisse de la demande énergétique pourrait être un moyen efficace de diminuer la dépendance de l'Europe aux passages stratégiques maritimes. En réduisant sa consommation, l'UE peut faire le choix de réduire ses dépendances énergétiques envers ses sources d'approvisionnement les plus à risque.

En plus d'améliorer la résilience face à de futurs chocs géopolitiques, la sobriété énergétique est également un levier d'action contre le changement climatique, comme le rappelle le GIECC qui a récemment introduit le triptyque « Sufficiency, Efficiency, Renewables » (SER). De plus,

²⁸¹ Eurostat, « Electricity from renewable sources up to 41% in 2022 », <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240221-1>, (page consultée le 10 juin 2025)

²⁸² Ana Maria Jaller-Makarewicz, « EU gas imports to fall 25% by 2030 as demand reduction target exceeded once again », Institute for Energy Economics and Financial Analysis, 4 juin 2025.

²⁸³ Gouvernement français, *Plan de sobriété énergétique* (2022)

²⁸⁴ « Sobriété énergétique : le plan du ministère des Armées pour consommer moins », Ministère des Armées, 13 octobre 2022.

²⁸⁵ The Shift Project, *A Resilient and Resource – Wise Europe: Sufficiency at the Heart of the EU's Future* (2024).

planifiée, la sobriété (au sens plus large) pourrait réduire les inégalités sociales, répondant ainsi à de multiples impératifs contemporains simultanément²⁸⁶.

4. Que retenir ?

- Depuis le début de la guerre en Ukraine et la diminution graduelle des importations d'hydrocarbures russes, la France et les pays membres de l'UE ont entrepris d'importants efforts de diversification de leur approvisionnement en gaz, et dans une moindre mesure en pétrole.
- Cette diversification s'est accompagnée d'une hausse significative des capacités d'importation de GNL de l'UE qui devrait continuer à augmenter dans les années à venir, attestant de la volonté de l'UE d'augmenter ses importations par voie maritime.
- Les stocks stratégiques de pétrole et les réserves de gaz ont permis aux pays membres de l'UE et de l'AIE de faire face à la crise énergétique qui a suivi l'invasion de l'Ukraine par la Russie.
- Sous l'égide de la Commission européenne, une coordination des pays membres de l'UE et une amélioration de leurs infrastructures énergétiques ont été amorcées depuis les années 2000 et ont nettement accéléré avec le début de la guerre en Ukraine.
- Sobriété énergétique, efficacité énergétique et déploiement des énergies renouvelables permettent de réduire la demande en énergie fossile sur le long terme, réduisant la vulnérabilité de l'UE à de potentielles ruptures d'approvisionnement.

²⁸⁶ Emmanuel Hache, (2024) « L'âge des puissances sobres », *Constructif*, n°69 : 26-28.



CONCLUSION

L'invasion de l'Ukraine par la Russie a forcé l'Europe et la Russie à reconfigurer leurs flux gaziers et pétroliers. Cette rupture a renforcé le poids du transport maritime dans les échanges mondiaux d'hydrocarbures. De ce fait, **les goulets d'étranglement maritimes jouent un rôle croissant dans le marché mondial des hydrocarbures**. Les événements récents au Moyen-Orient et la rivalité croissante entre les États-Unis et la Chine soulignent l'importance et l'instabilité de trois axes maritimes décisifs dans ce marché : le détroit d'Ormuz, le canal de Suez, le détroit de Bab el-Mandeb et celui de Malacca.

La perturbation ou la fermeture de chacun de ces détroits entraînerait inévitablement des conséquences sur les prix de l'énergie, du fait du déficit d'offre et des voies de contournement plus longues qui accentuent le coût du transport et limitent la disponibilité des flottes. **Un problème particulièrement prégnant pour le GNL où les alternatives sont à la fois plus rares et le transport plus cher que pour le pétrole.**

En juin 2025, la seule perspective et anticipation d'un blocage du détroit d'Ormuz, attisé par le début du conflit armé entre Israël et l'Iran a entraîné une hausse de plus de 25 % du baril de Brent entre le 30 avril et le 18 juin 2025²⁸⁷. Une hausse conjoncturelle et compensée depuis l'annonce du cessez-le-feu, mais qui pourrait se reproduire si le conflit venait à reprendre.

En mer Rouge, la dégradation des conditions sécuritaires engendrées par les attaques houthies et le détournement du trafic vers le cap de Bonne-Espérance ont cumulativement engendré une hausse de 3 % du cours du Brent et de 12 % du prix du gaz en Europe au plus fort des attaques (indice TTF)²⁸⁸, elles aussi susceptibles de reprendre si le conflit entre Israël et l'Iran redémarrait. Mais les houthis ne sont qu'une dimension de l'ensemble des risques susceptibles de rendre durablement précaire l'accès au canal de Suez et à la Méditerranée. Quant au détroit de Malacca, la rivalité entre les États-Unis et la Chine est appelée à rester un facteur structurant de la continuité des échanges.

Depuis février 2022, la France et l'Europe se sont efforcées de réduire leur vulnérabilité face à de nouveaux chocs énergétiques en diversifiant leurs approvisionnements, en renforçant leurs infrastructures et en améliorant la coordination des différents pays membres de l'UE, elles restent vulnérables à de potentielles perturbations de ces points de passages obligés. Cependant, cette dépendance devrait diminuer à mesure que l'UE substitue son usage des énergies fossiles par des énergies renouvelables. De plus, des efforts de sobriété et des moyens alloués à davantage d'efficacité énergétique devraient également aller dans ce sens.

²⁸⁷ Bourse, « Pétrole Brent », <https://www.boursorama.com/bourse/matieres-premieres/cours/8xBRN/>, (page consultée le 12 juin 2025).

²⁸⁸ « Les cours du pétrole rebondissent après les attaques en mer Rouge », ATOO, 17 mai 2024.

- La France reste vulnérable à des ruptures *via* les détroits stratégiques, malgré la diversification de ses sources d'approvisionnement énergétique depuis 2022
- Une stratégie multidimensionnelle (énergétique, militaire, diplomatique) est indispensable.
- L'enjeu est non seulement de sécuriser les flux, mais aussi de préparer la transition vers une moindre dépendance aux hydrocarbures dans un monde instable.



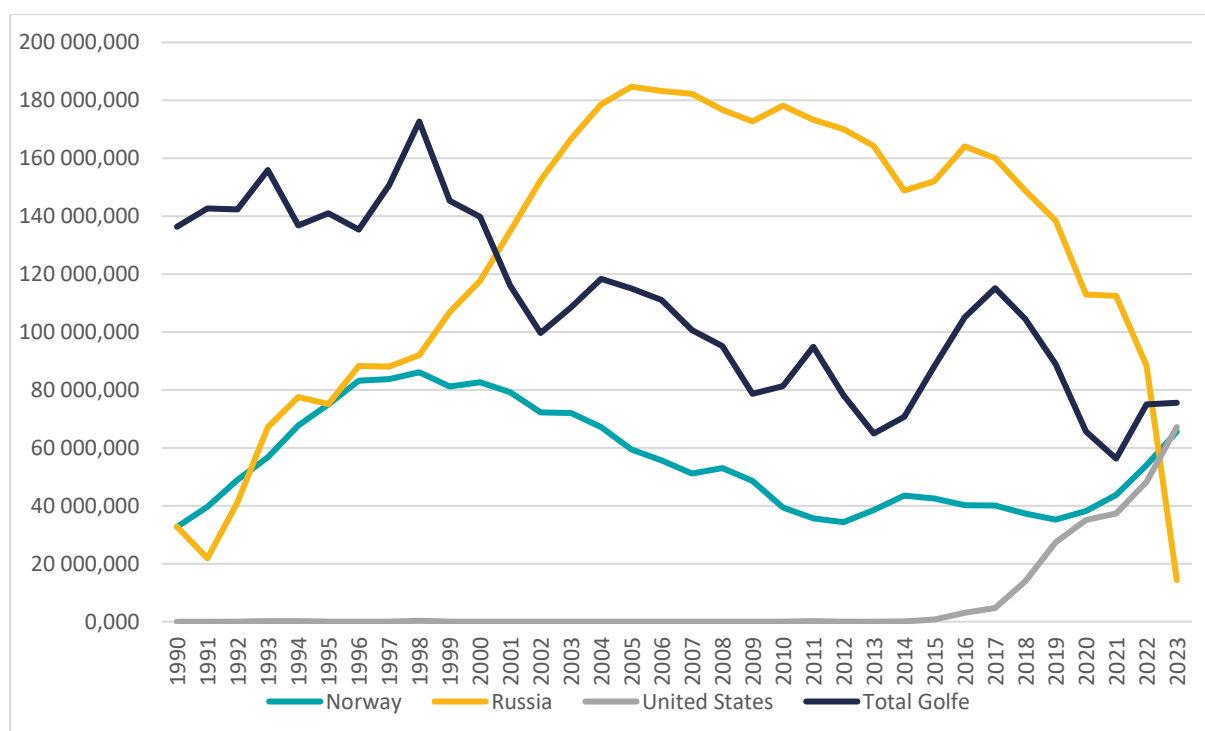
ANNEXES

Annexe 1 : Exportation à travers le détroit d'Ormuz en millions de barils par jour, entre janvier et octobre 2023 (en millions de barils par jour)

Pays	Pétrole brut et condensats	Produits pétroliers	Total
Bahrain		0,18	0,18
Iran	1,26	0,56	1,83
Irak	3,33	0,32	3,65
Koweït	1,57	0,86	2,43
Qatar	0,82	0,65	1,47
Arabie saoudite	6,31	0,8	7,11
É.A.U.	2,08	1,3	3,38
Zone neutre saoudo-koweïtie	0,28		0,28
Total Ormuz	15,65	4,68	20,33

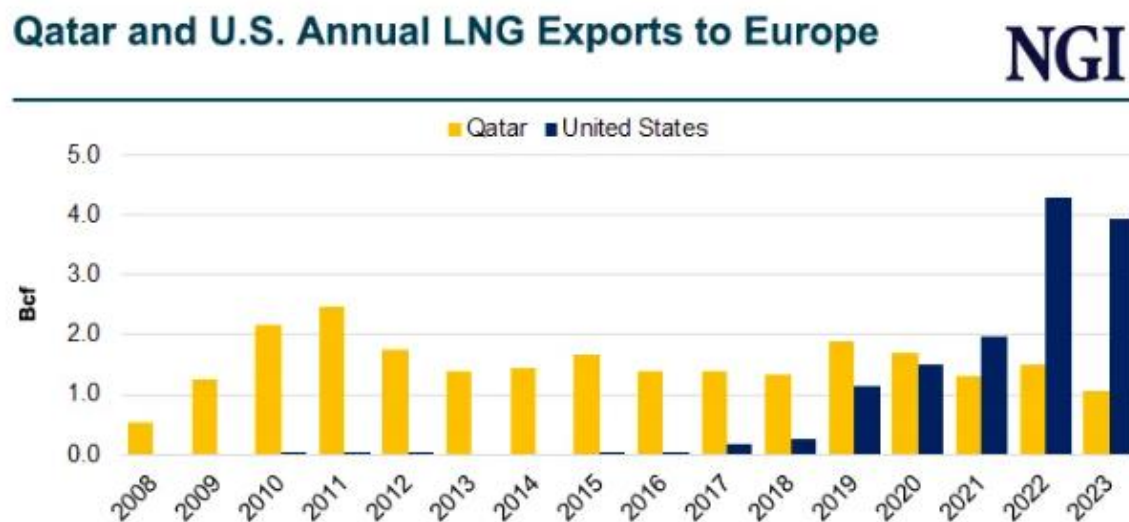
Source : International Energy Agency, « Strait of Hormuz – Factsheet », <https://iea.blob.core.windows.net/assets/203eb8eb-2147-4c99-af07-2d3804b8db3f/StraitofHormuzFactsheet.pdf>, (page consultée le 3 juin 2025).

Annexe 2 : Évolution des importations européennes de pétrole brut (en milliers de tonnes)



Source : Eurostat

Annexe 3 : Évolution des importations européennes de GNL entre les États-Unis et le Qatar



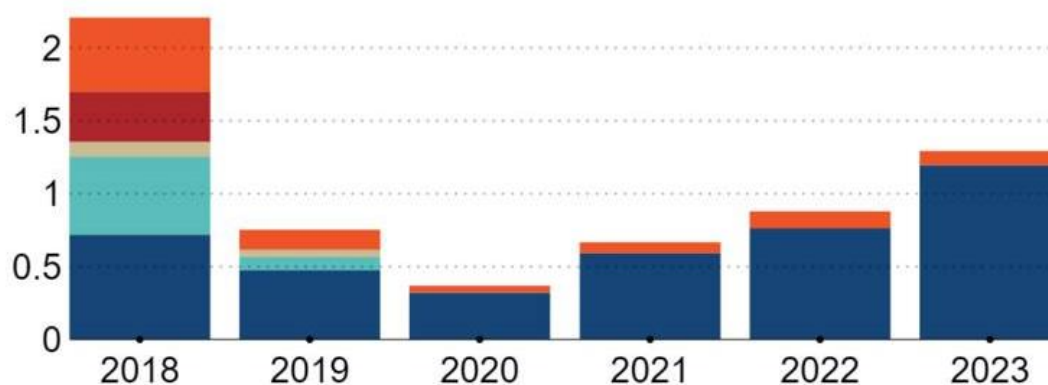
Source : Compiled by NGI from Kepler data, NGI calculations ; 2023 data as of Nov. 16, 2023.

Annexe 4 : Volume d'exportation de pétrole brut iranien par destination

Iran's crude oil exports

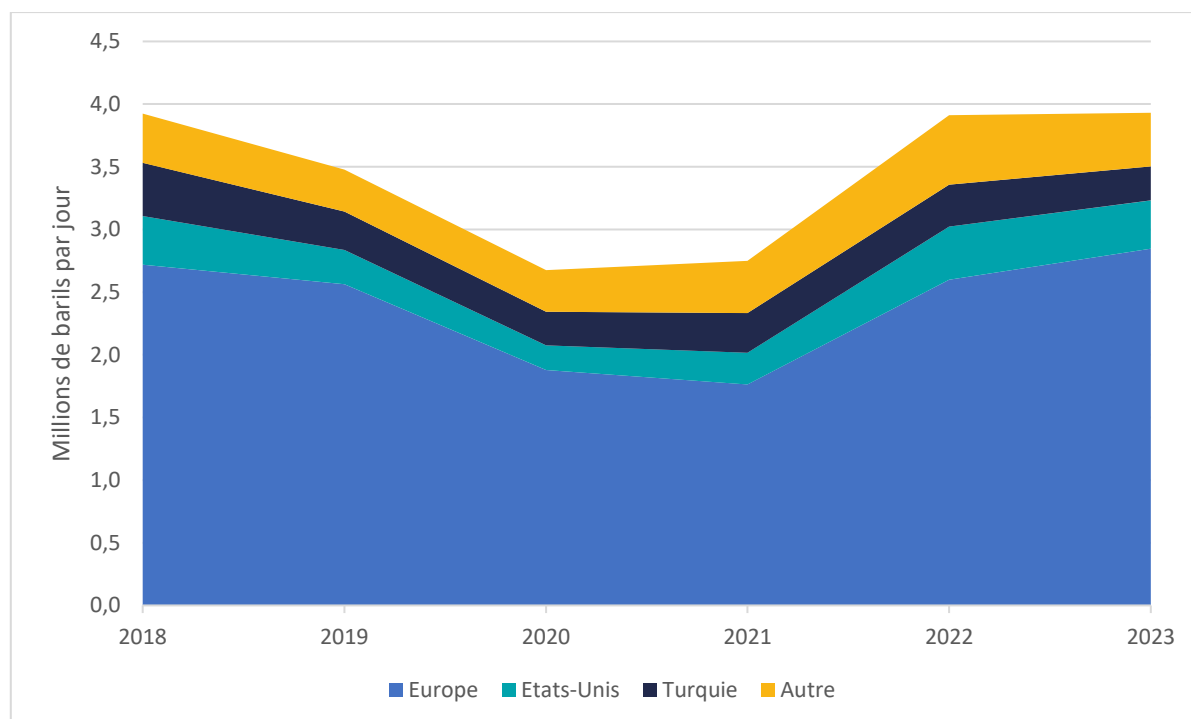
(in millions of barrels/day)

China India Japan Europe Other



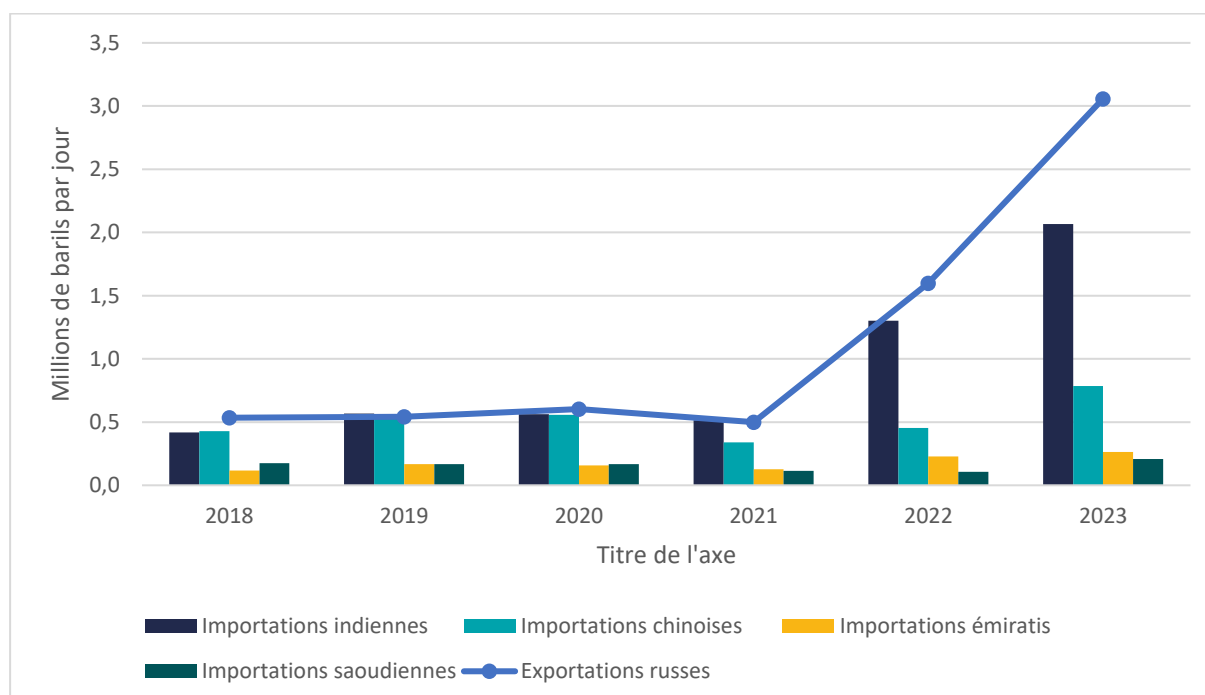
Source : Kpler

Annexe 5 : Importation de pétrole brut et de produits pétroliers transitant par le canal de Suez et l'oléoduc SUMED du Golfe d'Aden à la Méditerranée (en millions de barils par jour)



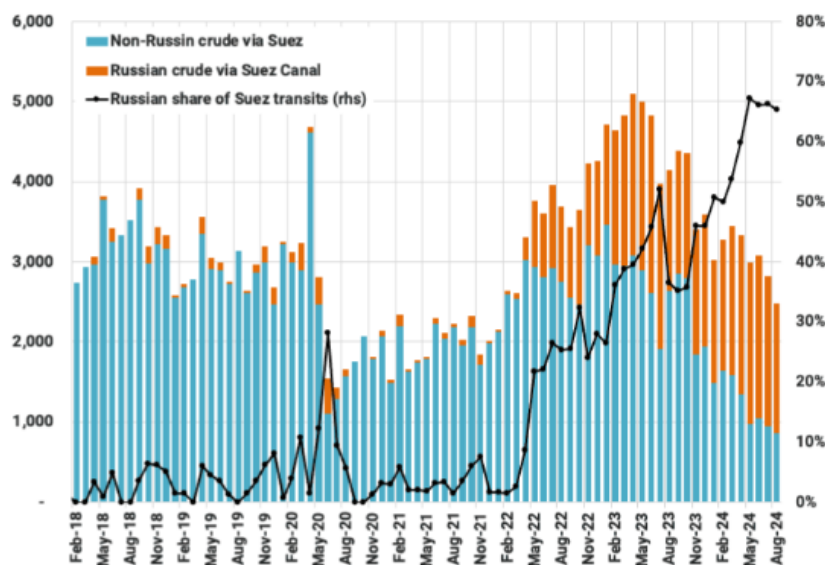
Source : « Red Sea chokepoints are critical for international oil and natural gas flows », EIA, 4 décembre 2023.

Annexe 6 : Flux de pétrole brut et de produits pétroliers transitant par le canal de Suez (en millions de barils par jour)



Source : « Red Sea chokepoints are critical for international oil and natural gas flows », EIA, 4 décembre 2023.

Annexe 7 : Part des flux pétroliers russes dans le canal de Suez entre février 2018 et août 2024 (en milliers de barils par jour)



Source : Reid l'Anson, « Update on Red Sea trade flow impacts », Kpler, 1er octobre 2024.

Annexe 8 : Évolutions moyennes des flux de pétrole brut et de produits raffinés entre 2023 et 2024 (en millions de barils par jour)

	Détroit de Bab el-Mandeb	Cap de Bonne-Espérance
2023	8,7	5,9
2024	4	8,7
Variation	-54 %	47 %

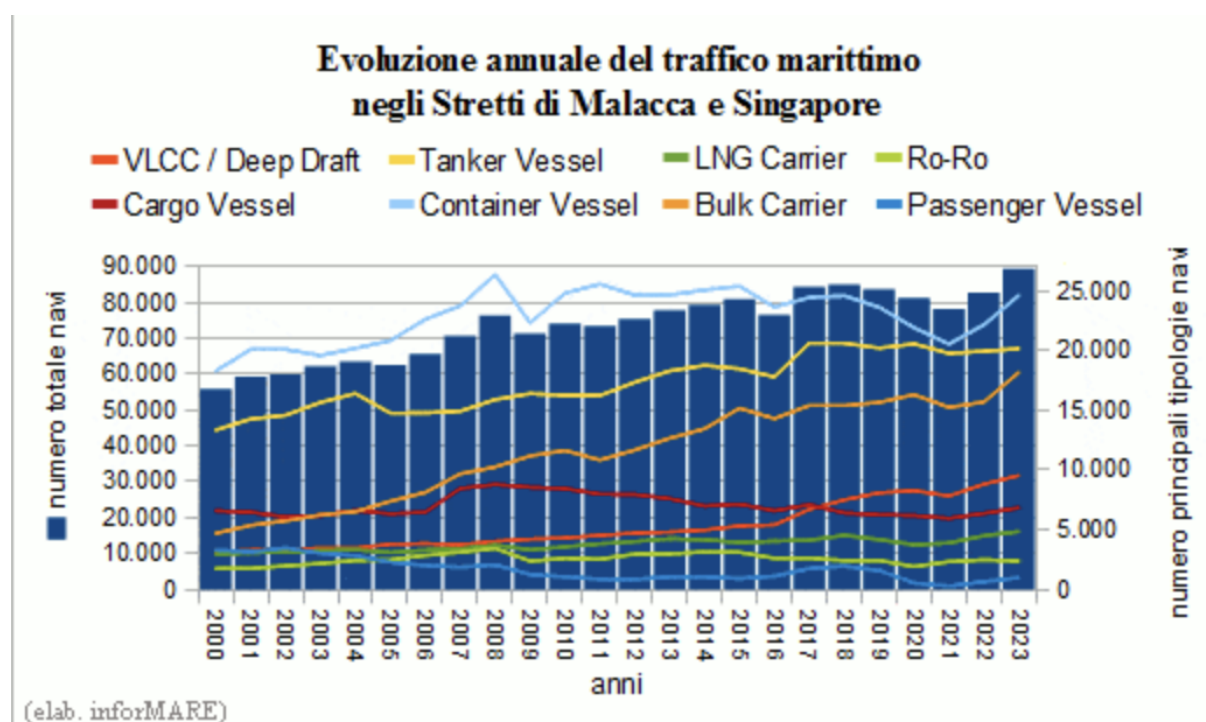
Source : Electricity demand in the Eastern United States surged from heat wave, IEA, 27 juin 2025. Red Sea disruptions increase oil flows around Cape of Good Hope, IEA, 11 juin 2024.

Annexe 9 : Évolution du trafic de GNL entre 2022 et 2024 (en mmc)

	Détroit de Bab el-Mandeb	Cap de Bonne-Espérance
2022	44,01	15,99
2024	5,64	80,74
Variation	-87 %	405 %

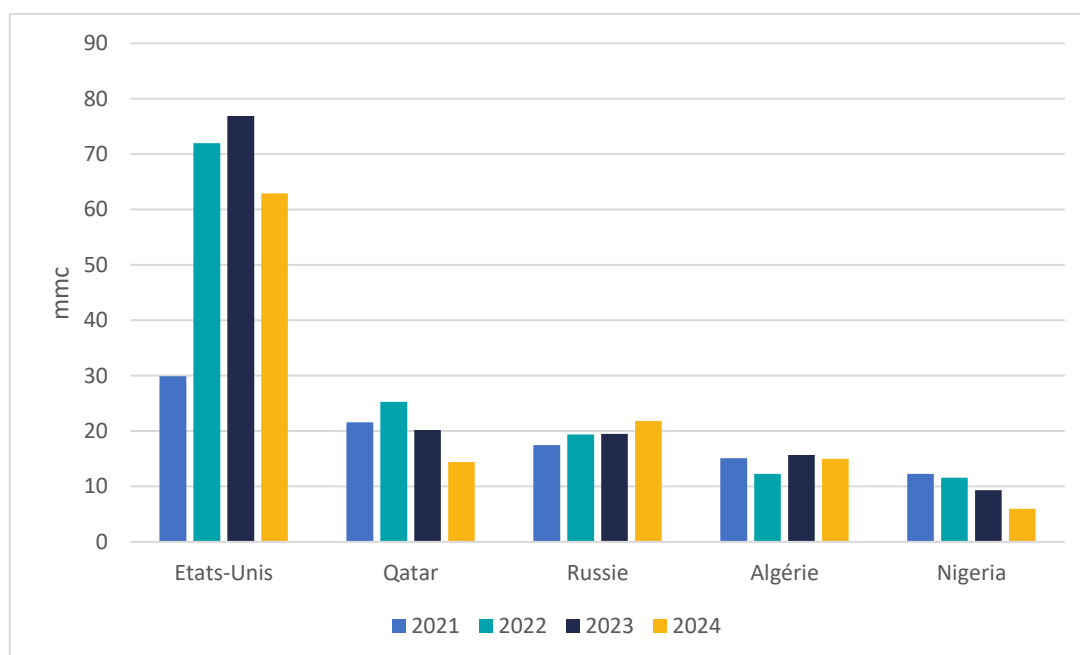
Source : Camille Klass, « US–Houthi truce may spur LNG flows via Red Sea and Suez Canal; gradual recovery expected », Kpler, 8 mai 2025.

Annexe 10 : Évolution du trafic maritime annuel par les détroits de Malacca et Singapour



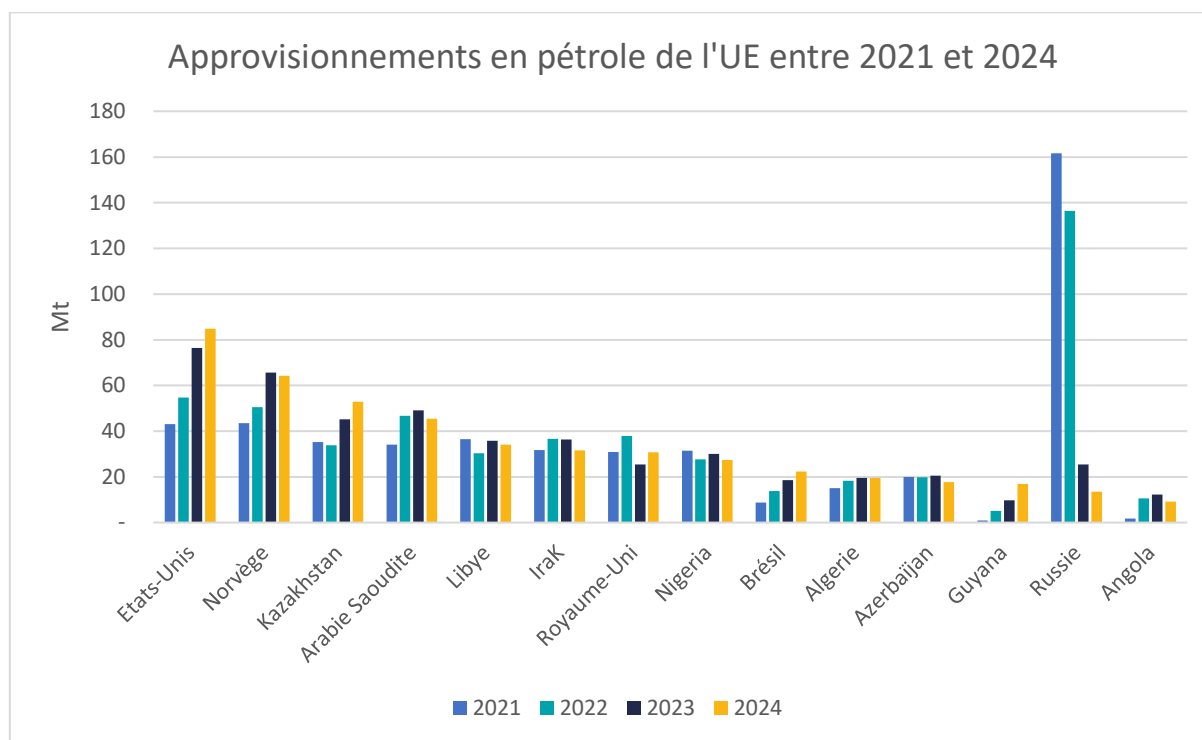
Source : Port Klang, « En 2023, un nouveau record annuel de trafic maritime dans les détroits de Malacca et de Singapour », Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio », 15 avril 2024.

Annexe 11 : Évolution des importations de GNL des principaux partenaires de l'UE



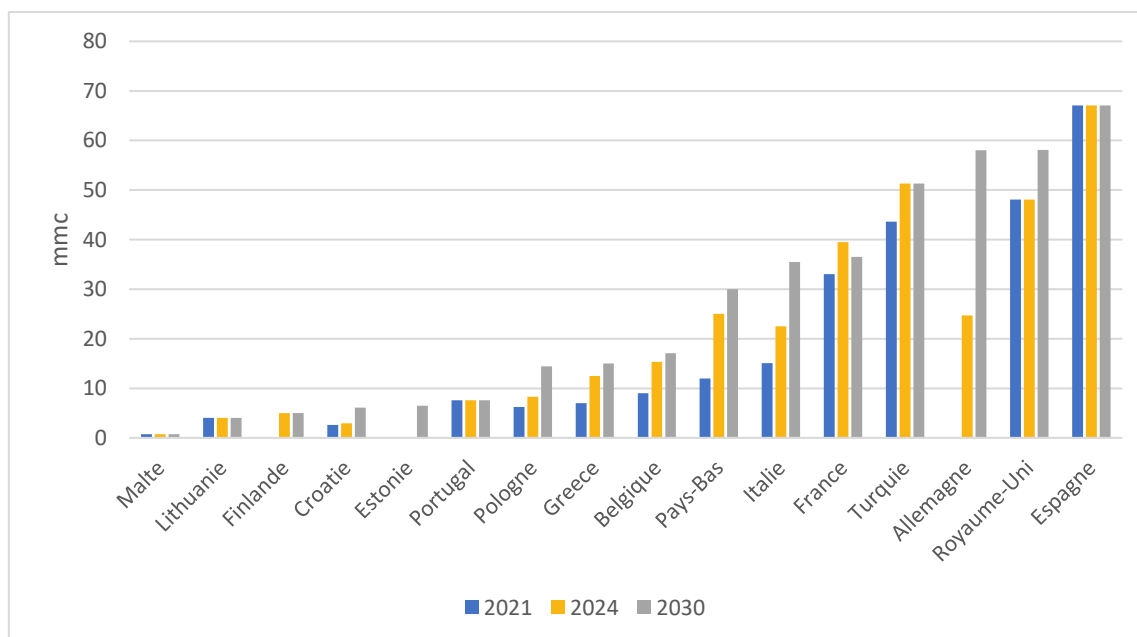
Source : European LNG Tracker

Annexe 12 : Approvisionnements en pétrole de l'UE entre 2021 et 2024



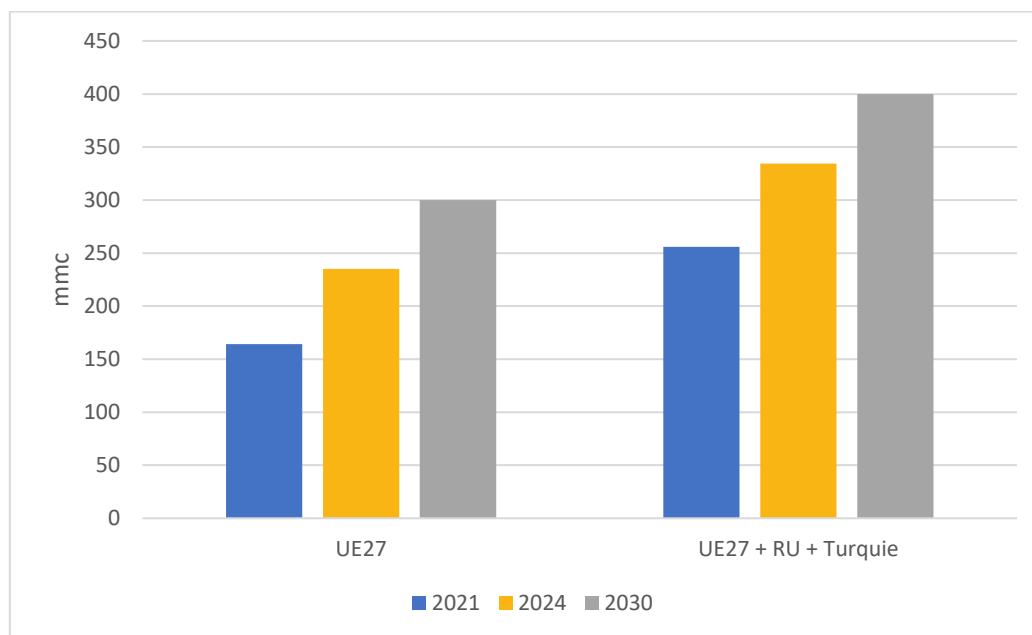
Source : Comtrade

Annexe 13 : Évolution des capacités d'importations de GNL des pays européens



Source : Institute for energy economics and financial analysis, European LNG Tracker, <https://ieefa.org/european-lng-tracker>, (page consulté le 4 juin 2025)

Annexe 14: Évolution des capacités d'importation de GNL en Europe



Source : Institute for energy economics and financial analysis, European LNG Tracker, <https://ieefa.org/european-lng-tracker>, (page consulté le 4 juin 2025)

L'ANALYSE GÉOPOLITIQUE DES ENJEUX ÉNERGÉTIQUES EN MATIÈRE DE DÉFENSE ET DE SÉCURITÉ

L'Observatoire de la sécurité des flux et des matières énergétiques est coordonné par l'IRIS, en consortium avec Enerdata et Cassini, dans le cadre d'un contrat réalisé pour le compte de la Direction générale des relations internationales et de la stratégie (DGRIS) du ministère des Armées. Il est coordonné par Sami Ramdani, chercheur à l'IRIS, et rassemble une équipe d'une vingtaine de chercheurs et professionnels.



www.iris-france.org

