



PROGRAMME
ASIE-PACIFIQUE

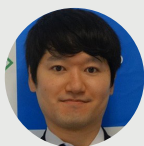
LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT PÉTROLIÈRES ASIATIQUES PERTURBÉES PAR LE BLOCUS DU DÉTROT D'ORMUZ : PERSPECTIVES POUR L'INDE, LE JAPON ET LA CORÉE DU SUD

Masahide Takahashi / Chercheur associé à l'Institut japonais du Moyen-Orient

Mai 2026



PRÉSENTATION DE L'AUTEUR



Masahide Takahashi / Chercheur associé à l'Institut japonais du Moyen-Orient

Diplômé en économie et expert du Moyen-Orient, Masahide Takahashi est chercheur associé au sein de l'Institut des études japonaises sur le Moyen-Orient (Tokyo) depuis avril 2020. Il était auparavant officier de projet à l'Agence de coopération internationale du Japon (Japan International Cooperation Agency, JICA). Il est titulaire d'une maîtrise de l'Université Sophia et de l'Université Aoyama Gakuin. Ses recherches portent principalement sur les politiques énergétiques des pays du Moyen-Orient et la politique étrangère française.



PROGRAMME
ASIE-PACIFIQUE

Par son poids économique, démographique et la persistance d'une multitude de défis politiques, stratégiques et sécuritaires, l'Asie-Pacifique fait l'objet de toutes les attentions. Le programme Asie-Pacifique de l'IRIS et son réseau de chercheurs reconnu à l'échelle nationale et internationale se donnent pour objectif de décrypter les grandes dynamiques régionales, tout en analysant de manière précise les différents pays qui la composent et les enjeux auxquels ils sont confrontés.

Les champs d'intervention de ce programme sont multiples : animation du débat stratégique ; réalisation d'études, rapports et notes de consultance ; organisation de conférences, colloques, séminaires ; formation sur mesure.

Ce programme est dirigé par **Marianne Peron-Doise**, directrice de recherche à l'IRIS, et **Emmanue Lincot**, directeur de recherche à l'IRIS et professeur à l'Institut catholique de Paris.

iris-france.org



@InstitutIRIS



@InstitutIRIS



institut_iris



IRIS



IRIS - Institut de relations internationales et stratégiques

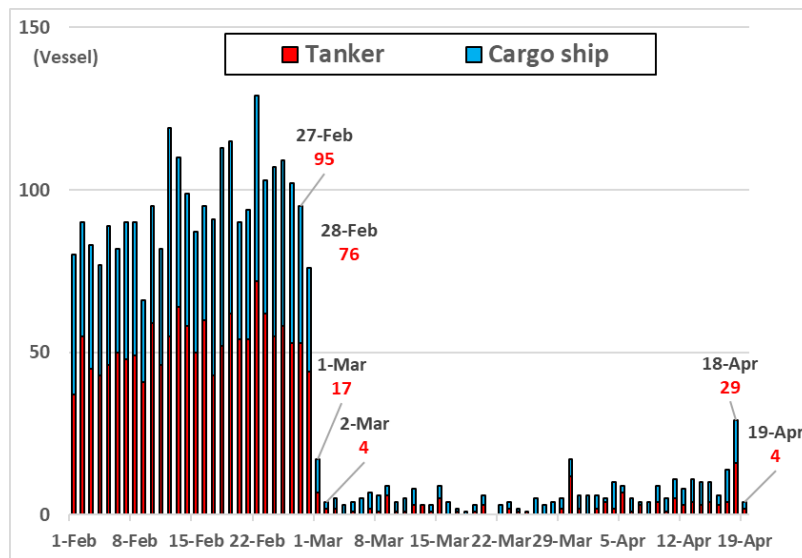
L'attaque surprise lancée contre l'Iran par les États-Unis et Israël le 28 février 2026, a vu Téhéran intensifier ses activités militaires dans la région du golfe Persique et notamment à mettre en place un blocus « à péage » du détroit d'Ormuz. Cette initiative censée s'adresser aux bâtiments marchands appartenant à des nations « non hostiles » selon la terminologie employée par le gouvernement iranien a pour l'heure profité à peu de nations, dont la Chine et le trafic maritime est quasiment à l'arrêt¹. Ce blocus du détroit d'Ormuz tout comme les initiatives militaires des États-Unis pour l'en empêcher commencent à avoir d'importantes répercussions non seulement sur l'approvisionnement en pétrole brut des pays asiatiques, mais aussi sur la chaîne d'approvisionnement mondiale en pétrole.

PERTURBATION DES APPROVISIONNEMENTS ÉNERGÉTIQUES EN PROVENANCE DU MOYEN-ORIENT

À la suite de l'escalade soudaine des tensions en Iran, le détroit d'Ormuz — par lequel transitent quotidiennement d'importants volumes de pétrole et de gaz naturel liquéfié (GNL) — a été *de facto* bloqué. Face aux intimidations de l'Iran à l'encontre des navires, ainsi qu'à la flambée des primes d'assurance maritime et à la suspension des couvertures, de nombreuses compagnies maritimes et sociétés commerciales s'abstiennent de naviguer dans le détroit d'Ormuz. En conséquence, le nombre de navires empruntant cette voie navigable a chuté de 95 le 27 février — la veille de l'attaque — à seulement 17 le 1er mars, et est généralement resté inférieur à 10 depuis lors (figure 1).

¹ Pour une analyse plus fine du niveau d'activités maritimes se reporter à l'excellent Blog AXS Marine. « Strait of Hormuz in April: A Stop-Start Recovery Under Persistent Risk », *AXS Marine*, 7 mai 2026 : <https://public.axsmarine.com/blog/strait-of-hormuz-in-april-a-stop-start-recovery-under-persistent-risk>.

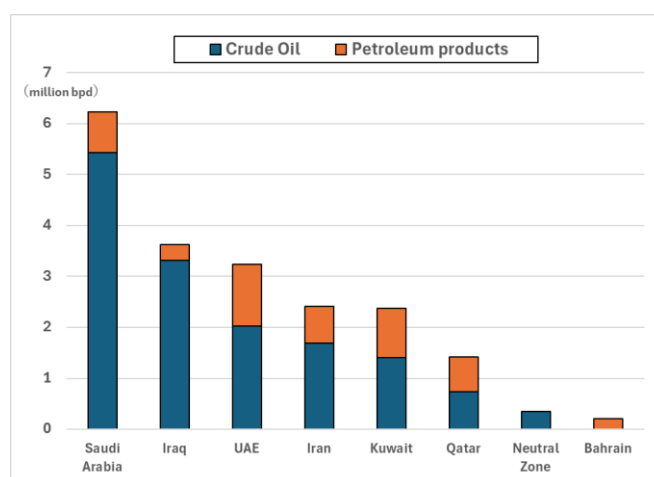
Figure 1 : nombre de navires transitant par le détroit d'Ormuz



Source : créé par l'auteur à partir des données de la plateforme PortWatch du FMI²

Le détroit d'Ormuz est la principale voie d'exportation du pétrole brut et des produits pétroliers produits en Arabie saoudite, en Irak, aux Émirats arabes unis (EAU), en Iran, au Koweït, au Qatar, à Bahreïn et dans la zone neutre saoudo-koweïtienne. En 2025, environ 14,94 millions de barils par jour de pétrole brut — représentant environ 34 % du commerce mondial de pétrole brut — et 4,92 millions de barils par jour de produits pétroliers ont transité par cette voie navigable, dont la plupart étaient destinés aux marchés asiatiques (figure 2).

Figure 2 : exportations de pétrole brut et de produits pétroliers *via* le détroit d'Ormuz (année 2025)



Source : données compilées par l'auteur à partir d'éléments de l'Agence Internationale de l'Énergie.

² Port Watch est une plateforme en ligne lancée par le Fonds Monétaire International (FMI) en collaboration avec l'Université d'Oxford pour surveiller et simuler les perturbations du commerce maritime. PortWatch : <https://portwatch.imf.org/>.

Le détroit d'Ormuz étant de fait fermé, les expéditions de pétrole en provenance de pays autres que l'Iran ont été physiquement coupées, et peu d'itinéraires alternatifs apparaissent disponibles. Tout d'abord, l'Arabie saoudite exploite un oléoduc est-ouest (d'une capacité de transport de 5 à 7 millions de barils par jour) s'étendant sur environ 1 200 km, de la région pétrolière orientale d'Abqaiq à la ville portuaire occidentale de Yanbu, sur la mer Rouge. Ensuite, les Émirats arabes unis exploitent un oléoduc d'environ 360 km (d'une capacité de 1,5 à 1,8 million de barils par jour) reliant la région pétrolière de Habshan à Abu Dhabi à la ville portuaire de Fujairah, située du côté de l'océan Indien du détroit d'Ormuz. L'Arabie saoudite a augmenté ses exportations de pétrole brut depuis le port de Yanbu, ce qui permet aux expéditions de contourner le détroit d'Ormuz. Fin mars 2026, le débit du *pipeline* a atteint sa capacité maximale de 7 millions de barils par jour, et les exportations ont atteint environ 5 millions de barils par jour. De plus, selon les données de LSEG (London Stock Exchange Group), les exportations de pétrole brut depuis Fujairah aux Émirats arabes unis ont atteint environ 1,7 million de barils par jour en avril.

Toutefois, compte tenu de la capacité combinée limitée de ces itinéraires alternatifs en Arabie saoudite et aux Émirats arabes unis (totalisant entre 6,5 et 8,7 millions de barils par jour), il sera difficile d'atteindre des volumes de transit de pétrole comparables à ceux de 2025 (environ 20 millions de barils par jour). De plus, les attaques répétées contre le port de Fujairah (au moins trois fois entre le 14 et le 17 mars 2026) ont entraîné de fréquentes interruptions des opérations de chargement de pétrole brut. Au port de Yanbu, en Arabie saoudite, le chargement de pétrole brut a été temporairement interrompu le 19 mars 2026 en raison d'une attaque de drone contre la raffinerie SAMREF du port. Les attaques successives de l'Iran sont une source de préoccupations quant à la stabilité des voies d'exportation qui contournent le détroit d'Ormuz.

LE STATUT DE L'INDE EN TANT QUE « PAYS EXPORTATEUR DE PÉTROLE »

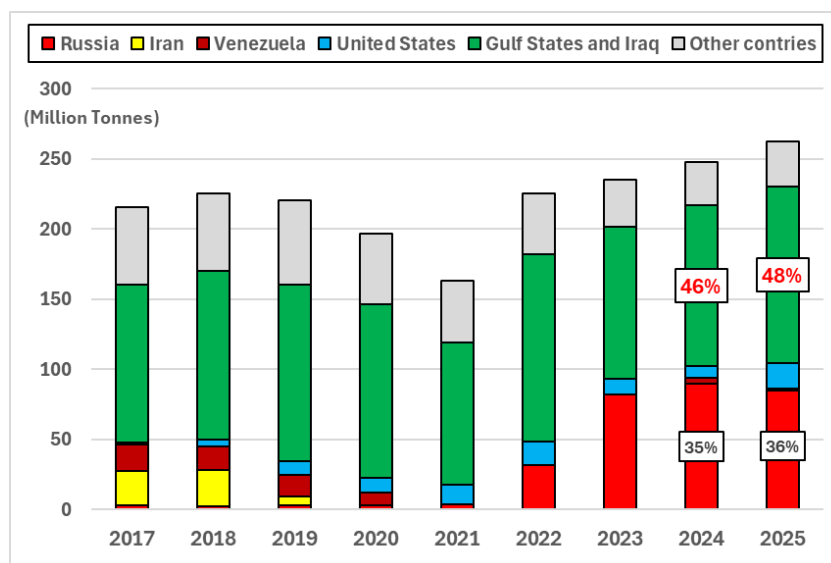
La fermeture du détroit d'Ormuz a un impact significatif sur la politique énergétique de l'Inde. Compte tenu de sa population, la plus importante au monde, et de sa croissance économique soutenue depuis les années 1990, la consommation de pétrole de l'Inde a augmenté chaque année. Selon les données de l'Institut de l'Énergie de Londres³, la consommation de pétrole de l'Inde a augmenté à un taux annuel moyen de 4 % entre 2014 et 2024, ce qui en fait le

³ Energy Institute : <https://www.energyinst.org/home>.

troisième plus grand consommateur de pétrole au monde, derrière les États-Unis et la Chine. Parallèlement, la production nationale de pétrole brut a diminué depuis son pic de 2011 ; l'Inde doit donc s'approvisionner en grandes quantités de pétrole brut à l'étranger pour subvenir aux besoins de sa population et soutenir ses activités économiques.

En ce qui concerne les importations indiennes de pétrole brut par pays, la part de la Russie est passée de 1 % en 2018 à 35 % en 2024, entraînant une baisse de la part des importations en provenance des pays du golfe Persique, qui est passée de 63 % à 46 % (figure 3). Les importations indiennes de pétrole brut russe ont contribué à garantir un approvisionnement stable en pétrole et à réduire la dépendance de l'Inde vis-à-vis du pétrole du Moyen-Orient. Cependant, les importations en provenance des pays producteurs de pétrole du Moyen-Orient, géographiquement proches de l'Inde, nécessitent moins de jours de transport et entraînent des coûts de transport moins élevés que les importations en provenance d'autres régions, et peuvent être assurées de manière stable ; par conséquent, du point de vue de la sécurité énergétique, elles constituent une voie d'approvisionnement idéale pour l'Inde.

Figure 3 : importations indiennes de pétrole brut par pays (2018-2025)



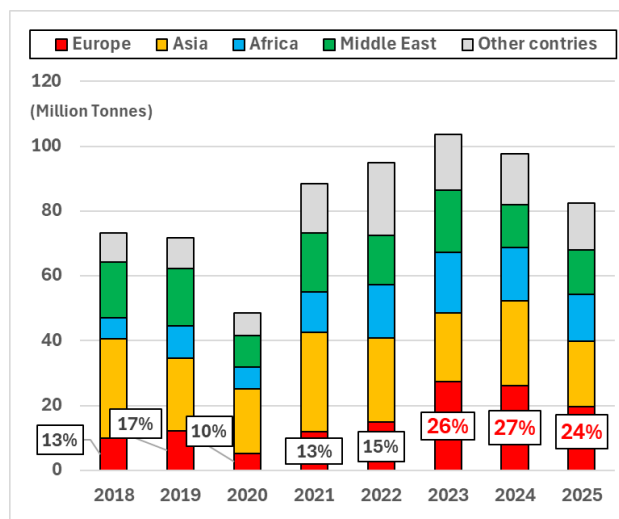
Source : données compilées par l'auteur à partir des statistiques du ministère indien du Commerce et de l'Industrie

De plus, l'Inde est l'un des principaux exportateurs mondiaux de produits pétroliers, raffiner le pétrole brut provenant de diverses régions et fournissant des produits à environ 160 pays et territoires. La production de produits pétroliers dépasse largement la demande intérieure, et l'excédent est destiné à l'exportation. Selon le ministère indien des Statistiques et de la Mise en œuvre des programmes, sur les produits pétroliers fabriqués au cours de l'exercice 2023 (avril 2023-mars 2024), 30 % de l'essence, 24 % du diesel, 28 % du naphta et 50 % du

kérosène ont été exportés. En 2024, la capacité de raffinage de l'Inde s'élevait à 5,17 millions de barils par jour, ce qui la plaçait au quatrième rang mondial derrière les États-Unis, la Chine et la Russie. Les exportations indiennes de produits pétroliers dépassaient également celles de l'Arabie saoudite, grand pays producteur de pétrole, ce qui la classait au quatrième rang mondial.

Dans le contexte de la guerre en Ukraine, l'Inde a cherché à développer ses exportations vers l'Europe, où les produits pétroliers russes ont été exclus du marché et où des marges bénéficiaires plus élevées sont attendues⁴. Les exportations indiennes de produits pétroliers vers l'Europe ont bondi de 11,84 millions de tonnes en 2021 à 27,48 millions de tonnes (26 % des exportations totales) en 2023, et sont restées élevées à 26,20 millions de tonnes (27 %) en 2024. L'Europe est devenue un marché clé pour l'Inde, au même titre que l'Asie, l'Afrique et le Moyen-Orient (figure 4). Pour que l'Inde conserve son statut d'exportateur de produits pétroliers tout en tirant parti de la déstabilisation du marché de l'énergie causée par la guerre en Ukraine, elle doit s'assurer un approvisionnement en pétrole brut supérieur à la demande intérieure. Par conséquent, si les importations de pétrole brut du Moyen-Orient diminuent de manière significative en raison du conflit prolongé en Iran, l'Inde ne sera pas en mesure de maintenir ses niveaux d'exportation actuels.

Figure 4 : exportations régionales de produits pétroliers indiens (2018-2025)



Source : données compilées par l'auteur à partir des statistiques du ministère du Commerce et de l'Industrie de l'Inde

⁴ On soupçonne d'ailleurs qu'une partie de ce pétrole indien vendu à l'Union européenne, essentiellement du diesel, serait d'origine russe. Benaouda Abdeddaïm, « L'Inde achète, raffine et revend le pétrole russe en Europe, mettant l'UE dans l'embarras », *BFM Business*, 17 mai 2026 : https://www.bfmtv.com/economie/international/l-inde-achete-raffine-et-revend-le-petrole-russe-en-europe-l-ue-dans-l-embarras_AV-202305170373.html#:~:text=%2DInternational-,L'Inde%20ach%C3%A8te%2C%20raffine%20et%20revend%20le%20p%C3%A9trole%20russe%20en,l'UE%20dans%20l'embaras&text=Paradoxalement%2C%20la%20Russie%20n'a,Bruxelles%20cherche%20une%20parade.

LE JAPON CONFRONTE À DES PÉNURIES DE PÉTROLE BRUT ET DE NAPHTA

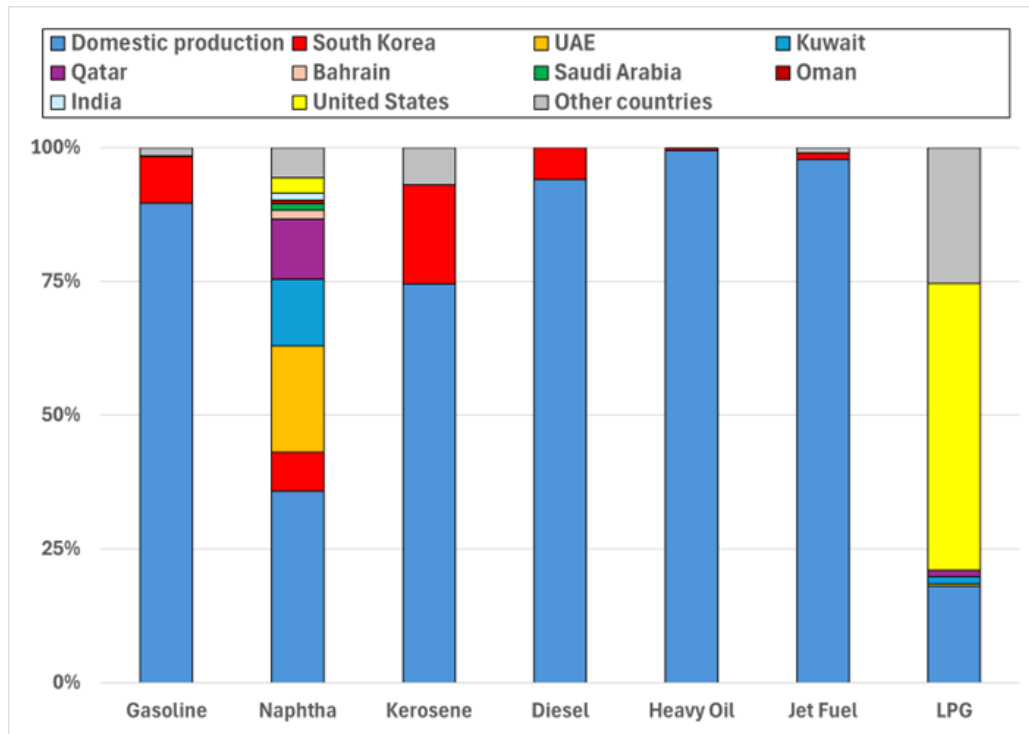
La fermeture du détroit d'Ormuz constitue une préoccupation majeure pour l'approvisionnement énergétique du Japon. Depuis que l'archipel s'est joint aux sanctions appliquées par les pays occidentaux à l'encontre de la Russie et a suspendu ses importations de pétrole brut russe en 2022, il importe la quasi-totalité de son pétrole brut des pays producteurs du Golfe. La dépendance du Japon vis-à-vis du Moyen-Orient pour son approvisionnement en pétrole brut a atteint environ 94 % en 2025, 90 % de ses importations de pétrole brut transitant par le détroit d'Ormuz. Actuellement, l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis continuent d'exporter du pétrole brut dans une certaine mesure *via* des itinéraires contournant le détroit d'Ormuz. Cependant, compte tenu de la capacité de transport limitée des oléoducs et des suspensions occasionnelles des opérations de chargement dues à des problèmes de sécurité liés aux attaques iraniennes, les importations de pétrole brut en provenance de ces deux pays devraient rester bien en deçà des niveaux antérieurs.

Dans ce contexte, le naphta – un produit pétrolier – fait l'objet de préoccupations croissantes en matière d'approvisionnement au Japon, tout comme le pétrole brut. Le naphta est une matière première de base utilisée dans l'industrie pétrochimique et obtenue par le raffinage du pétrole brut. Il sert à produire de l'éthylène et du propylène par craquage thermique, qui sont ensuite utilisés pour fabriquer une grande variété de produits, notamment des plastiques, des fibres synthétiques, des détergents et des matériaux d'emballage. Le naphta est donc une matière première essentielle qui soutient un large éventail de secteurs, allant des produits de première nécessité aux produits industriels.

Parmi les produits pétroliers, le naphta dépend particulièrement des sources étrangères. Au cours de l'exercice 2024, 64 % de l'approvisionnement provenait des importations, les sources étant fortement concentrées dans les pays du Golfe tels que les Émirats arabes unis, le Qatar, le Koweït, Bahreïn et l'Arabie saoudite. Le Moyen-Orient représente 47 % de l'approvisionnement total du Japon en pétrole brut. Par rapport au gaz de pétrole liquéfié – un autre produit pétrolier présentant un degré élevé de dépendance vis-à-vis des États-Unis (53 %) –, l'approvisionnement en naphta affiche une dépendance encore plus marquée vis-à-vis du Moyen-Orient. Étant donné que les attaques contre les installations énergétiques iraniennes se sont également étendues à la raffinerie de Ruwais aux Émirats arabes unis et aux raffineries de Mina Ahmadadi et Mina Abdullah au Koweït, l'approvisionnement en naphta

en provenance du Moyen-Orient pourrait rester limité à moyen et long terme, même si la navigation dans le détroit d'Ormuz reprend.

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



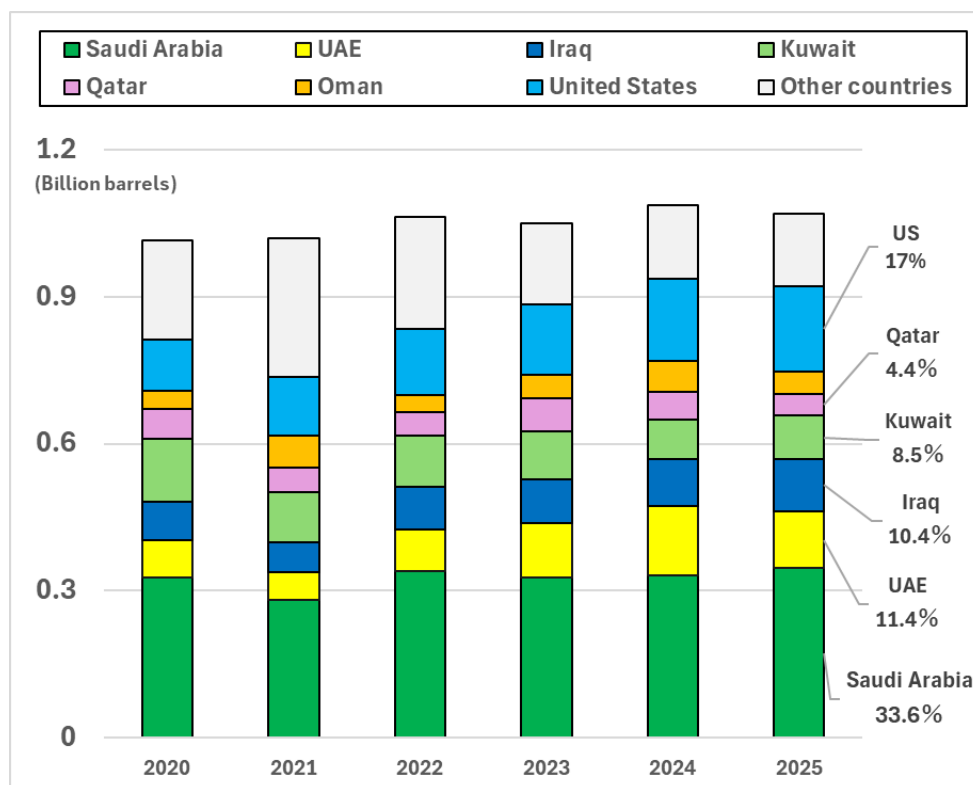
Source : données compilées par l'auteur à partir des statistiques de l'a et de l'énergie, ministère de l'Économie, du Commerce et de l'Industrie du Japon ;

Un autre facteur aggravant la pénurie de produits pétroliers au Japon est la décision de la Corée du Sud de restreindre les exportations de produits pétroliers. Lors d'une réunion du Conseil des ministres le 17 mars, le ministre du Commerce, de l'Industrie et de l'Énergie a annoncé un plan visant à plafonner les volumes d'exportation des raffineries de pétrole dans le cadre de mesures destinées à stabiliser l'approvisionnement national. Au cours de l'exercice 2024, les produits sud-coréens représentaient 18 % de l'approvisionnement en kérosène du Japon, 9 % de l'essence, 7 % du naphta et 6 % du gazole. Par conséquent, si les importations en provenance de Corée du Sud venaient à cesser, l'approvisionnement du Japon en produits pétroliers serait encore plus mis à rude épreuve.

LA SITUATION DE LA CORÉE DU SUD

Tout comme le Japon, la Corée du Sud importe la quasi-totalité de son pétrole brut de l'étranger. En 2025, la répartition des importations de pétrole brut du Moyen-Orient était la suivante : l'Arabie saoudite représentait 33,6 %, les Émirats arabes unis 11,4 %, l'Irak 10,4 %, le Koweït 8,5 %, le Qatar 4,4 % et Oman 0,7 % (figure 6). Bien que la dépendance de la Corée du Sud vis-à-vis du Moyen-Orient soit inférieure à celle du Japon — à environ 69 % —, sa dépendance vis-à-vis de l'Irak, du Koweït et du Qatar — pays qui ne peuvent contourner le détroit d'Ormuz — atteint environ 23 %. Par conséquent, la fermeture du détroit d'Ormuz a considérablement perturbé l'approvisionnement en pétrole brut de la Corée du Sud. Étant donné que la Corée du Sud ne peut pas augmenter ses importations de pétrole brut pour le moment, l'approvisionnement en produits pétroliers du Japon devrait également stagner.

Figure 6 : importations de pétrole brut de la Corée du Sud par pays (2020-2025)



Source : données compilées par l'auteur à partir des statistiques de l'Institut coréen d'économie énergétique

Par ailleurs, le transit par le détroit de Bab el-Mandeb constitue une préoccupation majeure pour les pays asiatiques qui s'approvisionnent en pétrole brut depuis le port saoudien de Yanbu. Les Houthis, officiellement connus sous le nom d'Ansar Allah, ont intensifié leurs activités armées à la suite du déclenchement de la guerre de Gaza en octobre 2023, et ont commencé, en décembre de la même année, à attaquer en mer Rouge les navires directement

liés à Israël ou à destination de ports israéliens. En conséquence, de nombreuses compagnies maritimes ont suspendu le transit par le détroit de Bab el-Mandeb afin d'assurer la sécurité de leurs équipages et de leurs navires, et ont été contraintes de se rabattre sur des itinéraires alternatifs passant par le cap de Bonne-Espérance, à la pointe sud de l'Afrique. Selon *PortWatch*, le nombre mensuel moyen de navires transitant par le détroit de Bab el-Mandeb est passé de 78 en octobre 2023 à moins de 40 en janvier 2024, et s'établissait à seulement 32 en mars 2026. Si le transit par le détroit devient difficile, les pétroliers à destination des pays asiatiques n'auraient d'autre choix que d'emprunter un itinéraire de contournement partant du port de Yanbu, passant par le canal de Suez pour rejoindre la mer Méditerranée, puis vers le sud à travers l'océan Atlantique et autour du cap de Bonne-Espérance pour atteindre l'océan Indien. Dans ce cas, la durée du voyage pourrait être deux fois plus longue que celle de la route de la mer Rouge.

CONCLUSION

La perturbation des approvisionnements énergétiques en provenance des pays du Moyen-Orient causée par le conflit américano-iranien et le blocage du détroit d'Ormuz qui s'en est ensuivi rend non seulement difficile l'approvisionnement en pétrole brut des pays asiatiques, mais perturbe aussi gravement les réseaux d'approvisionnement en pétrole des pays dépendants des exportations de produits pétroliers. Même si certains gouvernements peuvent réagir à court terme en libérant leurs réserves de pétrole, une perturbation prolongée ne pourra qu'entraîner d'importantes pertes économiques si l'on ne parvient pas à obtenir suffisamment de pétrole brut pour rétablir le fonctionnement normal de la chaîne d'approvisionnement.

L'expertise stratégique en toute indépendance



PROGRAMME
ASIE-PACIFIQUE



2 bis, rue Mercœur - 75011 PARIS / France

+ 33 (0) 1 53 27 60 60

contact@iris-france.org

iris-france.org



L'IRIS, association reconnue d'utilité publique, est l'un des principaux think tanks français spécialisés sur les questions géopolitiques et stratégiques. Il est le seul à présenter la singularité de regrouper un centre de recherche et un lieu d'enseignement délivrant des diplômes, via son école IRIS Sup', ce modèle contribuant à son attractivité nationale et internationale.

L'IRIS est organisé autour de quatre pôles d'activité : la recherche, la publication, la formation et l'organisation d'évènements.