

CEIS

ÉTUDE PROSPECTIVE ET STRATÉGIQUE



# Impacts sur l'économie française de la fermeture d'un ou plusieurs détroits maritimes majeurs

Janvier 2016

N° 1506902272

*Étude financée par le ministère de la Défense*

Le ministère de la Défense fait régulièrement appel à des prestataires extérieurs pour réaliser des études, selon une approche géographique ou sectorielle, visant à compléter son expertise interne. 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, « *doit pouvoir s'appuyer sur une réflexion stratégique indépendante, pluridisciplinaire, originale, intégrant la recherche universitaire comme celle des instituts spécialisés* ».

Une grande partie de ces études sont rendues publiques et mises à disposition sur le site du ministère de la Défense. 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 ou officieuse du ministère de la Défense.***



**CEIS**

**Défense & Sécurité**

# **Impacts sur l'économie française de la fermeture d'un ou plusieurs détroits maritimes majeurs**

**Etat-major de la Marine**

29/01/2016

## TABLE DES MATIERES

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>ESTIMATION DE L'IMPORTANCE ECONOMIQUE ET STRATEGIQUE DES DETROITS .....</b>	<b>4</b>
2.1	Identification des détroits.....	4
2.2	Evaluation de l'importance économique de chaque détroit .....	5
2.3	Conclusion .....	8
<b>3</b>	<b>EVALUATION DU NIVEAU DE VULNERABILITE DES DETROITS .....</b>	<b>8</b>
3.1	Détroit de Gibraltar .....	9
3.2	Canal de Suez.....	10
3.3	Détroit de Bab-el-Mandeb .....	11
3.4	Détroit d'Ormuz .....	12
3.5	Détroit de Malacca .....	14
3.6	Canal de Panama.....	16
3.7	Conclusion : proposition de classification des détroits selon leur vulnérabilité et leur importance pour l'économie française.....	17
<b>4</b>	<b>EVALUATION DE L'IMPACT ECONOMIQUE POUR LA FRANCE .....</b>	<b>18</b>
4.1	le commerce maritime français, méthodologie d'évaluation .....	18
4.2	Effets du blocage de chaque détroit.....	20
4.3	Effets cumulés.....	26
<b>5</b>	<b>OBSERVATIONS ET CONCLUSIONS.....</b>	<b>26</b>
<b>6</b>	<b>ANNEXE 1 : LISTE DES PERSONNES ET ORGANISMES CONSULTES .....</b>	<b>28</b>
<b>7</b>	<b>ANNEXE 2 : CARTE DE SYNTHESE DES ROUTES MARITIMES STRATEGIQUES DE LA FRANCE .</b>	<b>29</b>

# 1 INTRODUCTION

---

Près de 90 % de ce qui est produit et consommé chaque jour dans le monde transite par voie maritime. Les routes maritimes constituent les artères vitales de notre société et de notre économie, qui fonctionne de plus en plus à flux tendus. Sur le plan énergétique, les axes reliant les golfes de Guinée et persique sont stratégiques. Pour le fret conteneurisé, la route reliant la Méditerranée à l'Asie orientale demeure l'axe principal utilisé (70 % des conteneurs à destination de la France proviennent d'Extrême-Orient) ; outre les biens de consommation, ce trafic commercial comprend les pièces détachées et les composants électroniques indispensables aux industries automobile, aéronautique et spatiale.

Or, de nombreux détroits jalonnent ces routes. Ces points de passage « obligés » sont par nature des goulets d'étranglement avec imbrication d'enjeux multiples de sécurité/sûreté. Les mouvements djihadistes l'ont bien compris. À l'automne 2014, dans son magazine anglophone *Resurgence*, le groupe djihadiste Al-Qaïda a exposé sa stratégie maritime. Analysant la dépendance des puissances occidentales aux flux maritimes énergétiques, le mouvement appelle à frapper les navires pétroliers et méthaniers dans les détroits.

Certains Etats savent également jouer habilement de leurs capacités à bloquer certains détroits pour mettre en œuvre leur politique de puissance. Au mois d'avril/mai 2015, l'Iran a conduit une série d'arraisonnements/harcèlements sur des navires de commerce (Maersk Tigris, Maersk Kensington et Alpine Serenity) pour rappeler à la communauté internationale sa capacité à défendre ses intérêts stratégiques (dans le cadre des opérations militaires arabes au Yémen).

Dans ce cadre, il nous apparaît nécessaire d'évaluer le niveau de dépendance et donc vulnérabilité de l'économie française face au flux maritimes qui transitent par les principaux détroits mondiaux qui « irriguent », de près ou de loin, la France (Malacca, Ormuz, Bab el Mandeb, Suez, Gibraltar, Panama).

L'objectif de ce document est triple. Il s'agit :

1/ de dresser une cartographie du « poids » économique relatif des détroits dans l'économie française et d'identifier ceux qui représentent un intérêt stratégique majeur pour la France métropolitaine.

2/ d'évaluer le niveau de la vulnérabilité de ces détroits face à une organisation terroriste ou un Etat.

3/ d'évaluer (chiffres à l'appui) les conséquences économiques à court et à moyen terme pour la France métropolitaine si l'un ou plusieurs de ces détroits venaient à être fermés.

## 2 ESTIMATION DE L'IMPORTANCE ECONOMIQUE ET STRATEGIQUE DES DETROITS

---

L'estimation de l'importance économique et stratégique des détroits requiert plusieurs étapes :

- L'identification préalable des détroits par lesquels les flux maritimes stratégiques français transitent ;
- L'évaluation de l'importance de chacun des détroits identifiés.

Pour ce faire, il est apparu utile de réutiliser les éléments issus de l'étude « Vulnérabilité de la France face aux flux maritimes » (EPS 2011-35), rendue le 31 janvier 2012 et réalisée conjointement par CEIS et MLTC.

### 2.1 IDENTIFICATION DES DETROITS

L'identification des détroits par lesquels les flux maritimes stratégiques transitent peut être effectuée selon une démarche cartographique d'une part, et analytique d'autre part.

La carte de synthèse de l'étude susmentionnée figure en annexe 2. Les enseignements de cette carte demeurent parfaitement valables aujourd'hui encore, même si l'on peut considérer que le Déroit de Formose est davantage théorique que réel : il est très large (130 km dans sa portion la plus étroite) et ne constitue pas un goulet d'étranglement car il suffit de contourner l'île de Taïwan par l'Est pour ne pas s'y engager. On notera par ailleurs que cette carte n'identifie pas les Détroits turcs (Dardanelles et Bosphore) comme étant stratégiques. En effet, les flux maritimes touchant la France qui transitent par ces détroits concernent essentiellement du minerai d'uranium issu du Kazakhstan. La France dispose d'autres sources d'uranium, comme le minerai australien, canadien ou centrafricain, ces deux derniers ne transitant par aucun déroit.

Pour cette consultance, les détroits stratégiques retenus sont donc :

- Le Déroit de Gibraltar ;
- Le Canal de Suez ;
- Le Déroit de Bab-el-Mandeb ;
- Le Déroit d'Ormuz ;
- Le Déroit de Malacca ;
- Le Canal de Panama.

Le passage situé entre le Cap Bon (Tunisie) et la Sicile peut être considéré comme un quasi-déroit. Cette zone est appelé « canal du Cap Bon » ou « déroit de Sicile » (en anglais notamment). Certes large de 145 km, il n'est pas, contrairement au déroit de Formose, contournable, sauf par le Déroit de Messine. Or, ce dernier est au contraire très étroit (3,3 km), très fréquenté par des ferries, et peu adapté au transit de grands navires marchands. Cependant, largement tributaire de Suez à l'Est et de Gibraltar à l'Ouest, il n'a pas été retenu dans cette étude.

## 2.2 EVALUATION DE L'IMPORTANCE ECONOMIQUE DE CHAQUE DETROIT

Le tableau suivant, issu de l'étude de 2011-2012, indique la nature et le tonnage annuel des différentes routes identifiées. Les tonnages fluctuent certes d'année en année, mais pas d'une façon suffisamment significative pour que les chiffres demandent une modification.

Route maritime (en bleu les zones de transit)	Trafics	Tonnage annuel (en tonnes)	Commentaires
Méditerranée	Pétrole brut	8 500 000	Approvisionnements hydrocarbures
	GNL	7 000 000	Approvisionnements présence militaire
	Céréales	3 000 000	
	Conteneurs	2 200 000	
	<i>Total</i>	<i>20 700 000</i>	
Méditerranée-Suez-Mer Rouge-Océan Indien-Golfe persique	Pétrole brut	12 000 000	Approvisionnements hydrocarbures
	Conteneurs	1 650 000	Approvisionnements présence militaire
	<i>Total</i>	<i>13 650 000</i>	
Manche-Méditerranée-Suez-Mer-Rouge-Océan Indien-Malacca-Mer de Chine-Détroit de Taiwan	Charbon	3 000 000	Route majeure pour l'approvisionnement en biens de consommation, produits et composants technologiques
	Conteneurs	33 000 000	
	<i>Total</i>	<i>36 000 000</i>	Approvisionnements en matières premières stratégiques
Méditerranée-Suez-Mer Rouge-Océan Indien	Pétrole brut	886 000	Approvisionnements Réunion/Mayotte
	Charbon	1 300 000	Approvisionnements présence militaire
	Sucre	140 000	
	Conteneurs	1 170 000	
	<i>Total</i>	<i>3 496 000</i>	
Atlantique Nord	GNL	2 000 000	Commerce avec l'Amérique du Nord
	Charbon	3 900 000	Approvisionnements uranium
	Conteneurs	4 525 000	Approvisionnements matières premières

			stratégiques
	<i>Total</i>	10 425 000	Route appelée à se développer (pétrole, gaz, matières premières stratégiques)
Atlantique Est-Golfe de Guinée-Cap de Bon Espérance	Pétrole brut	15 000 000	Approvisionnements pétrole, gaz, uranium
	GNL	3 000 000	Approvisionnements matières premières stratégiques
	Charbon	3 000 000	Approvisionnements présence militaire
	Céréales	10 000 000	Route appelée à se développer (commerce, pétrole, matières premières stratégiques)
	Conteneurs	1 900 000	
	<i>Total</i>	32 900 000	
Atlantique Nord-Atlantique Sud	Charbon	1 700 000	Commerce avec l'Amérique du Sud : alimentation animale, matières premières stratégiques, hydrocarbures (à terme)
	Minerais	7 500 000	
	Conteneurs	1 600 000	Route appelée à se développer (commerce, pétrole, matières premières stratégiques)
	Engrais	1 800 000	
	<i>Total</i>	12 600 000	
Méditerranée-Atlantique-Caraïbes	Pétrole brut	1 500 000	Approvisionnements Antilles Guyane
	Pétrole raffiné	1 000 000	Port spatial
	Charbon	1 000 000	Approvisionnements présence militaire
	Conteneurs	2 050 000	
	<i>Total</i>	5 550 000	
Atlantique-Caraïbes-Panama-Pacifique	Pétrole raffiné	1 000 000	Approvisionnements Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna, Polynésie
	Charbon	3 000 000	Minerai de Nouvelle-Calédonie
	Minerais	8 000 000	Charbon et minerais d'Australie
	Conteneurs	1 150 000	
	<i>Total</i>	13 150 000	

A partir de ces éléments, il est possible d'identifier les routes qui empruntent les détroits stratégiques identifiés, et d'évaluer le volume de marchandises touchant la France qui y transite.

#### Route Méditerranée-Océan Indien-Golfe Persique

- Détroits empruntés : Canal de Suez, Bab-el-Mandeb, Ormuz
- Trafic :
  - o Pétrole brut : 12 000 000 tonnes par an
  - o Containeurs : 1 650 000 tonnes par an

Commentaire : cette route est hautement stratégique pour des raisons énergétiques (hydrocarbures du Golfe Persique).

#### Route Manche-Méditerranée-Océan Indien-Mer de Chine du Sud

- Détroits empruntés : Gibraltar, Canal de Suez, Bab-el-Mandeb, Malacca
- Trafic :
  - o Charbon : 3 000 000 tonnes par an
  - o Containeurs : 33 000 000 tonnes par an

Commentaire : cette route est fondamentale en raison de l'importance du trafic containerisé, qui se fait avant tout de l'Asie-Pacifique vers la France. Il s'agit de l'ensemble des produits finis et semi-finis produits en Asie pour le marché national (consommateurs et entreprises).

#### Route Méditerranée-Océan Indien

- Détroits empruntés : Canal de Suez, Bab-el-Mandeb
- Trafic :
  - o Pétrole brut : 886 000 tonnes par an
  - o Charbon : 1 300 000 tonnes par an
  - o Sucre : 140 000 tonnes par an
  - o Containeurs : 1 170 000 tonnes par an

Commentaire : le sucre mentionné est issu de la production de La Réunion, qui y a une grande importance économique. Les containeurs servent quant à eux en partie à approvisionner ce territoire. Il s'agit donc d'une route hautement stratégique pour des raisons de souveraineté.

#### Route Atlantique-Pacifique

- Détroits empruntés : Canal de Panama
- Trafic :

- Pétrole raffiné : 1 000 000 tonnes par an
- Charbon : 3 000 000 tonnes par an
- Minerais : 8 000 000 tonnes par an
- Containeurs : 1 150 000 tonnes par an

Commentaire : les minerais comprennent par exemple le nickel provenant de Nouvelle-Calédonie. Les containeurs servent en partie à approvisionner les territoires ultramarins du Pacifique, ce qui confère à cette route une valeur stratégique, ici encore pour des raisons de souveraineté.

## 2.3 CONCLUSION

Deux types de flux stratégiques peuvent être ainsi dégagés.

Le premier concerne les **flux de containeurs**, qui incluent notamment de nombreux bien de consommation issus d'Asie de l'Est, mais aussi beaucoup de pièces détachés, produits semi-finis ou finis à destination des industries françaises.

En 2011, l'ensemble du trafic containerisé touchant la France s'élevait à 49 245 000 tonnes<sup>1</sup>, dont 67,01 % transitait par la route Manche-Méditerranée-Océan Indien et Pacifique occidental. Il s'agit donc ici d'une route hautement stratégique, indispensable à l'approvisionnement du marché français, que ce soit les particuliers ou les entreprises. Les détroits qu'emprunte cette route sont Gibraltar, Suez, Bab-el-Mandeb et Malacca.

Le deuxième type de flux concerne les **flux énergétiques**. Ici, la situation est plus complexe. Le Moyen-Orient ne fournissait en 2011 qu'un tiers des approvisionnements en pétrole brut de la France, le reste transitait directement par la Méditerranée (sans emprunter de détroit), par l'Atlantique (pétrole du Golfe de Guinée) ou la Mer du Nord. Concernant le pétrole brut, 31,67 %<sup>2</sup> du total transitait par la route Golfe persique-Océan indien-Méditerranée, en empruntant les passages stratégiques suivants : Ormuz, bab-el-Mandeb-Suez. L'importance stratégique de cette route est néanmoins relative, car la majorité des approvisionnements en brut de la France ne l'emprunte pas.

## 3 EVALUATION DU NIVEAU DE VULNERABILITE DES DETROITS

---

Une fois identifiés les six détroits stratégiques par lesquels transitent les flux maritimes de la France ayant une forte importance économique, il convient d'évaluer à quels types de risques et menaces auxquels ces détroits sont soumis. Par ailleurs, une estimation du niveau de risque peut être proposée, à la fois à court terme et à moyen terme (horizon 2020).

Pour chacun des détroits et passages stratégiques, une grille d'analyse est proposée, comprenant :

<sup>1</sup> Etude CEIS-MLTC *Vulnérabilité de la France face aux flux maritime*, 2011-2012.

<sup>2</sup> Ibidem.

- Les principaux types de risques/menaces (étatiques, non-étatiques), suivis d'exemples précis ;
- Une évaluation du risque de blocage, afin d'estimer l'impact du risque/menace identifié sur le transit maritime ; en effet, seuls les risques/menaces pouvant fortement perturber, et surtout bloquer complètement les flux, sont ceux qui révèlent la véritable vulnérabilité d'un détroit ;
- Une évaluation de la probabilité d'occurrence du risque/menace actuellement ;
- Une évaluation prospective de la probabilité d'occurrence du risque/menace à l'horizon 2020.

### 3.1 DETROIT DE GIBRALTAR

Type de risque/menace	Risque/menace potentiel	Risque de blocage	Probabilité d'occurrence actuelle	Probabilité d'occurrence 2020
Etatique	Confrontation entre l'Espagne et le Royaume-Uni autour du contentieux de Gibraltar.	<i>Blocage total</i> Les capacités militaires des deux pays leurs donnent la possibilité de bloquer le détroit.	<i>Très faible</i> Les deux pays sont membres de l'UE et de l'OTAN, peu à même de s'affronter militairement.	<i>Très faible</i> Mêmes raisons qu'actuellement.
	Confrontation entre l'Espagne et le Maroc.	<i>Blocage total</i> Les capacités militaires des deux pays leurs donnent la possibilité de bloquer le détroit.	<i>Faible</i> Des tensions émergent parfois autour de l'îlot Persil ou encore de Ceuta et Melilla.	<i>Faible/Moyen</i> Une résurgence du nationalisme et/ou de l'islamisme au Maroc pourrait accroître les tensions avec l'Espagne.
Non-étatique	Action terroriste en mer par un groupe islamiste armé.	<i>Blocage partiel ou faible</i> Une attaque terroriste ne saurait éliminer le trafic.	<i>Faible/moyen</i> L'intention des groupes islamiques armés de frapper le commerce maritime est avérée, mais les capacités disponibles sont faibles.	<i>Moyen</i> Les capacités et moyens d'action de groupes islamiques armés pourraient se renforcer avec le temps.
	Le Maroc bascule dans le chaos et l'Etat islamique	<i>Blocage partiel ou total</i>	<i>Très faible</i> La monarchie	<i>Faible</i> La poussée

	s'y installe.	<p>Selon les moyens dont disposeraient les militants de l'EI au Maroc. La récupération d'une partie de l'arsenal préexistant est probable.</p>	<p>marocaine conserve les moyens nécessaires pour assurer la stabilité du pays à court terme.</p>	<p>islamiste semble pour l'instant contenue et maîtrisée, mais un renversement de la monarchie par une rébellion islamiste demeure une possibilité.</p>
--	---------------	--	---	---

## 3.2 CANAL DE SUEZ

Type de risque/menace	Risque/menace potentiel	Risque de blocage	Probabilité d'occurrence actuelle	Probabilité d'occurrence 2020
Etatique	Guerre entre l'Egypte et Israël.	<i>Blocage total</i> L'Egypte bloquerait le canal et les flux éviteraient la zone des combats.	<i>Très faible/Faible</i> Les deux pays sont en paix et coopèrent dans de nombreux domaines.	<i>Faible</i> Une déstabilisation de l'Egypte est possible, comme un retour des Frères musulmans au pouvoir, ce qui pourrait mener à des tensions entre les deux pays.
	L'Egypte décide de fermer le canal pour des raisons politiques (pressions diplomatiques, changement de régime...).	<i>Blocage total</i> L'Egypte dispose des moyens militaires pour fermer le canal.	<i>Très faible</i> L'Egypte vient d'investir massivement pour accroître les capacités du canal, et mise sur la croissance des flux.	<i>Faible/Moyen</i> Un nouveau régime hostile à l'Occident pourrait décider de fermer le canal.
Non-étatique	Action terroriste en mer à proximité des débouchés du	<i>Blocage partiel ou faible</i> Une attaque terroriste ne	<i>Moyen/fort</i> Des groupes islamiques ont déjà attaqué des	<i>Fort</i> L'activité des groupes islamiques armés

	canal par un groupe islamiste armé.	saurait éliminer le trafic.	embarcations militaires (comme en juillet 2015). Le ciblage de pétroliers est un but avéré de groupes djihadistes.	en Egypte n'est pas maîtrisée, notamment dans le Sinaï (Waliyat Sinai, Etat islamique...) et pourrait s'accroître.
	Sabotage du canal (par exemple en s'emparant d'un navire et en le sabordant en travers du canal).	<i>Blocage total</i> Le temps que le navire ne soit renfloué, le canal ne pourrait être emprunté.	<i>Faible/moyen</i> Les moyens nécessaires pour prendre d'assaut un navire d'une taille imposante et le saborder sont importants, mais la volonté de mener ce type d'opération pourrait rendre cette hypothèse envisageable.	<i>Moyen</i> Le risque d'un tel scénario pourrait augmenter avec le temps.

### 3.3 DETROIT DE BAB-EL-MANDEB

Type de risque/menace	Risque/menace potentiel	Risque de blocage	Probabilité d'occurrence actuelle	Probabilité d'occurrence 2020
Etatique	Guerre civile au Yémen, où les protagonistes visent le trafic maritime.	<i>Blocage partiel à total</i> Les belligérants pourraient utiliser certains moyens lourds (missiles anti-navires, mines...) pour bloquer le détroit.	<i>Fort</i> Le Yémen est actuellement en état de guerre civile, mais aucun protagoniste ne semble cependant viser explicitement le trafic maritime, même si cela peut se produire.	<i>Fort</i> La stabilité à long terme du Yémen n'est pas garantie, et la situation pourrait même empirer.
	Conflit avec l'Erythrée.	<i>Blocage partiel</i> L'Erythrée ne dispose pas de	<i>Faible</i> L'hypothèse d'une Erythrée hostile	<i>Faible</i> L'hypothèse d'une Erythrée hostile

		moyens militaires suffisants pour bloquer le détroit, mais pourrait perturber le trafic.	au trafic maritime n'est que peu probable.	au trafic maritime n'est que peu probable, à moins qu'un gouvernement islamiste hostile à l'occident ne prenne le pouvoir.
Non-étatique	Action terroriste en mer à proximité des débouchés du canal par un groupe islamiste armé.	<i>Blocage partiel ou faible</i> Une attaque terroriste ne saurait éliminer le trafic.	<i>Fort</i> Des attaques ont déjà eu lieu à proximité du détroit, comme sur le pétrolier <i>Limbourg</i> en 2002 ou encore dans le port d'Aden contre l'USS <i>Cole</i> .	<i>Fort</i> L'instabilité du Yémen devrait contribuer à maintenir ce type de menace.
	Piraterie maritime à proximité du détroit.	<i>Blocage faible</i> Les actions de piraterie ne peuvent provoquer davantage qu'une perturbation du trafic.	<i>Faible/Moyen</i> La piraterie dans la zone a fortement diminué.	<i>Moyen</i> Si les actions de surveillance et de lutte contre la piraterie diminuent, la piraterie devrait à nouveau prospérer.

### 3.4 DETROIT D'ORMUZ

Type de risque/menace	Risque/menace potentiel	Risque de blocage	Probabilité d'occurrence actuelle	Probabilité d'occurrence 2020
Etatique	Conflit entre l'Iran et l'Arabie saoudite.	<i>Blocage total</i> Les forces armées iraniennes ont les moyens (mines, missiles anti-navires...) de bloquer	<i>Moyenne</i> Les relations entre Téhéran et Riyad sont très tendues, mais les Occidentaux, et notamment les Etats-Unis,	<i>Moyenne/forte</i> Peu d'éléments permettent d'envisager un apaisement durable des relations entre l'Iran et l'Arabie

		<p>totallement le détroit.</p>	<p>devraient empêcher toute conflagration majeure dans cette zone.</p>	<p>saoudite. La méfiance mutuelle pourrait s'accroître à mesure que les rapports entre l'Iran et l'Occident s'améliorent.</p>
	<p>Conflit Iran/Israël et/ou Occident</p>	<p><i>Blocage total</i> Les forces armées iraniennes ont les moyens (mines, missiles anti-navires...) de bloquer totalement le détroit. L'Iran pourrait par ailleurs mener des actions pour bloquer d'autres détroits, comme Bab-el-Mandeb avec l'aide des Houthis, ou encore le canal de Suez par l'action des forces spéciales d'Al-Qods.</p>	<p><i>Faible/Moyenne</i> Les relations entre l'Iran et l'Occident se sont grandement améliorées, et Israël ne dispose pas réellement des moyens militaires pour procéder à une action aérienne majeure contre l'Iran.</p>	<p><i>Faible</i> Les rapports entre Téhéran et les Occidentaux sont amenés à s'améliorer davantage, notamment en raison de la défiance à l'égard des puissances sunnites du Golfe dont le rôle sur l'expansion du salafisme-djihadisme est trouble.</p>
<p>Non-étatique</p>	<p>Action terroriste en mer.</p>	<p><i>Blocage partiel ou faible</i> Une attaque terroriste ne saurait éliminer le trafic.</p>	<p><i>Faible</i> Les abords du Détroit d'Ormuz sont très surveillés par les flottes régionales et l'US Navy. Néanmoins, Ormuz a été identifié comme point de vulnérabilité du trafic pétrolier par l'Etat islamique (cf. <i>Resurgence</i>).</p>	<p><i>Faible</i> Même raison qu'actuellement.</p>

	Piraterie	<i>Blocage partiel ou faible</i> La piraterie ne ferait au mieux que perturber le trafic.	<i>Faible</i> Les abords du Détroit d'Ormuz sont très surveillés par les flottes régionales et l'US Navy.	<i>Faible</i> Même raison qu'actuellement.
--	-----------	--	--	---

### 3.5 DETROIT DE MALACCA

Type de risque/menace	Risque/menace potentiel	Risque de blocage	Probabilité d'occurrence actuelle	Probabilité d'occurrence 2020
Etatique	Expansion militaire chinoise en Asie du Sud-Est et agression de Singapour.	<i>Blocage total</i> Les forces armées chinoises ont les capacités pour fermer complètement le détroit.	<i>Faible</i> La Chine poursuit une stratégie agressive en Mer de Chine du Sud et a des ambitions navales assumées. Cependant, l'ensemble des Etats de la région, avec le soutien des Etats-Unis, empêcheraient un tel mouvement.	<i>Moyen</i> La poursuite de la montée en puissance des moyens militaires chinois, et notamment navals, la politique d'expansion et le développement du nationalisme pourraient aboutir à des mouvements agressifs en Asie du Sud-Est.
	Affrontement entre Singapour et l'Indonésie (et/ou la Malaisie).	<i>Blocage total</i> Les belligérants disposent des moyens militaires pour bloquer le détroit, ne serait-ce que temporairement.	<i>Très faible/Faible</i> Le niveau de tension entre ces Etats n'est pas élevé.	<i>Faible</i> Le développement attendu des moyens militaires des différents Etats de la région pourrait aboutir à une montée des tensions.
Non-étatique	Action terroriste en mer.	<i>Blocage partiel ou faible</i> Une attaque	<i>Faible/Moyen</i> Les débouchés du détroit sont	<i>Faible/Moyen</i> Comme actuellement.

		terroriste ne saurait éliminer le trafic.	surveillées et patrouillées, mais des groupes islamiques armés pourraient l'identifier comme zone sensible pour le commerce mondial.	
	Piraterie	<i>Blocage partiel ou faible</i> La piraterie ne ferait au mieux que perturber le trafic.	<i>Elevée</i> La piraterie est active en Asie du Sud-Est malgré les mesures mises en œuvre par les Etats riverains.	<i>Moyenne/élevée</i> La lutte contre la piraterie fait partie d'une des politiques de l'ASEAN, qui cherche à coordonner les efforts des marines régionales afin de mettre un terme à la piraterie.
	Emergence d'un Etat islamique en Indonésie	<i>Blocage partiel ou total</i> Un Etat islamique sur l'une des îles principales comme Sumatra (avec une expansion des islamistes d'Aceh) pourrait disposer de moyens permettant de fortement perturber le trafic, comme des embarcations rapides suicides ou transportant des commandos, des missiles anti-navires acquis par contrebande, voire des mines.	<i>Faible/moyen</i> Des groupes islamistes sont très actifs en Indonésie, notamment dans la région d'Aceh. L'Indonésie pourrait sombrer dans le chaos, le pays ayant plusieurs vulnérabilités économiques et sociales.	<i>Faible/moyen</i> Cette hypothèse dépendra de la capacité de l'Indonésie à faire face à une instabilité pouvant provenir d'une crise économique et financière prévisible en Asie.

### 3.6 CANAL DE PANAMA

Type de risque/menace	Risque/menace potentiel	Risque de blocage	Probabilité d'occurrence actuelle	Probabilité d'occurrence 2020
Etatique	L'Etat de Panama décide de bloquer le canal pour faire pression sur l'économie occidentale suite à des intimidations américaines.	<i>Blocage total</i> L'étroussure et la longueur du canal rendent son blocage aisé.	<i>Très faible</i> Panama finance en partie l'élargissement du canal et n'a aucun intérêt à le bloquer.	<i>Très faible</i> Comme actuellement.
	Confrontation entre Panama et la Colombie.	<i>Blocage total</i> L'étroussure et la longueur du canal rendent son blocage aisé.	<i>Très faible/Faible</i> Le Panama a fait partie de la Colombie jusqu'en 1903, mais mis à part quelques contentieux maritimes, il n'y a plus de réelle revendication colombienne sur le Panama.	<i>Faible</i> Un gouvernement nationaliste et/ou bolivarien en Colombie pourrait avoir l'ambition de revendiquer le Panama.
Non-étatique	Action de sabotage par des groupes de narcotrafiquants en représailles d'une offensive d'envergure des Etats-Unis contre les cartels.	<i>Blocage total</i> Le canal de Panama peut être vulnérable à une action de sabotage, notamment au niveau des écluses.	<i>Faible</i> Le canal est bien surveillé, mais une action déterminée (y compris une cyber attaque) est envisageable.	<i>Faible/moyenne</i> La guerre contre la drogue pourrait s'intensifier et provoquer des actions de représailles par les cartels qui s'attaqueraient ainsi à un passage hautement stratégique.
	Action de sabotage par un	<i>Blocage total</i> Le canal de	<i>Faible</i> Le canal est bien	<i>Faible</i> La lutte contre les

	commando provenant d'un groupe islamique cherchant à s'attaquer aux artères vitales du commerce international.	Panama peut être vulnérable à une action de sabotage, notamment au niveau des écluses.	surveillé, mais une action déterminée (y compris une cyber attaque) est envisageable.	groupes islamiques armés, notamment l'Etat islamique, devrait encore durer longtemps, et certains djihadistes pourraient identifier la vulnérabilité du canal de Panama comme moyen de porter atteinte aux intérêts occidentaux.
--	--	--	---	--

### 3.7 CONCLUSION : PROPOSITION DE CLASSIFICATION DES DETROITS SELON LEUR VULNERABILITE ET LEUR IMPORTANCE POUR L'ECONOMIE FRANÇAISE

La criticité d'un passage maritime stratégique peut être évaluée par la conjonction de deux critères :

- Son importance pour l'économie française (partie 1)
- Le risque de blocage total et sa probabilité (estimée) d'occurrence.

En conséquence, nous proposerons le classement suivant, du plus critique au moins critique :

- Ensemble Bab-el-Mandeb/Suez : tout les flux de pétrole brut provenant du Golfe persique (un tiers des approvisionnements français) et tout le flux de conteneurs provenant d'Asie y transite ; par ailleurs, les risques de blocage total sont réels, compte tenu de l'instabilité générale du Moyen-Orient et la proximité de grandes zones de crise (Yémen, Sinaï...) ; son débouché sur la Méditerranée orientale, elle aussi soumise à de fortes tensions, constitue un élément de vulnérabilité supplémentaire. Toutefois, le risque est diminué par l'existence d'une route de contournement par le cap de Bonne-Espérance.
- Détroit d'Ormuz : s'il est d'une importance stratégique relative pour les approvisionnements en brut français (seulement un tiers), il se situe dans une zone de fortes tensions, notamment en raison du contentieux irano-saoudien et des incertitudes quant au futur des relations entre Téhéran et l'Occident. Par ailleurs, l'impossibilité de le contourner, le Golfe étant une mer fermée, renforce la criticité de ce détroit.
- Détroit de Malacca : les deux tiers du trafic containerisé français y transitent, ce qui en fait un détroit hautement stratégique pour l'économie (et la société) française. Cependant, la région est très surveillée par les puissances riveraines (la piraterie locale ne s'en prenant, pour l'essentiel, qu'à de petites

embarcations et peu à des pétroliers ou des porte-containers) et des routes de contournement sont praticables (cf. infra).

- Détroit de Gibraltar : s'il est indispensable à l'évacuation vers l'Europe du Nord du trafic empruntant le canal de Suez, il peut être, comme Suez, contourné par Bonne-Espérance. Par ailleurs, la proximité de puissances navales européennes de premier rang (France, Royaume-Uni, Espagne, Italie) et du Maroc rend l'hypothèse d'un blocage assez peu probable.
- Détroit de Panama : outre que le trafic touchant la France l'empruntant est plutôt faible, il se situe dans une zone où l'US Navy peut garantir dans les plus brefs délais la liberté de circulation.

## 4 EVALUATION DE L'IMPACT ECONOMIQUE POUR LA FRANCE

---

### 4.1 LE COMMERCE MARITIME FRANÇAIS, METHODOLOGIE D'EVALUATION

L'évaluation de la valeur que représente l'ensemble de l'économie française dépendante des flux maritimes est extrêmement difficile à réaliser. La principale raison tient à la complexité des échanges maritimes. Ainsi, un conteneur chargé en Chine et rempli de composantes à destination d'une industrie automobile en France peut parfaitement être déchargée dans les grands ports d'Europe du Nord (Anvers, Rotterdam ou Hambourg) pour être acheminé par voie terrestre jusqu'au site de production français. Les ports français eux-mêmes ont été quelque peu marginalisés par rapport à leurs grands concurrents. Par ailleurs, la nature même des cargaisons embarquées dans les conteneurs n'est généralement pas bien connue, compte tenu du volume du trafic.

Face à cette complexité et à la non disponibilité de sources chiffrées fiables, cette consultance ne pourra fournir que des estimations et des ordres de grandeur. Comme toute estimation, elles seront critiquables, mais du moins fournissent-elles une base de travail.

Les chiffres bruts utilisés proviennent des statistiques douanières disponibles sur le portail des douanes (Le Kiosque). Les données concernant le commerce extérieur français y sont disponibles et serviront de base à l'évaluation.

Nous utiliserons le total des importations et des exportations françaises, car le sujet de la consultance impose de s'intéresser tant aux conséquences d'un blocage de détroit pour nos importations, mais aussi pour nos exportations.

Selon les derniers chiffres annuels disponibles (2014), le total du commerce extérieur français (hors matériel militaire) comprend 428,9 milliards € d'exportation et 500 milliards € d'importations. Le total de la valeur du commerce s'établit donc à 928,5 milliards €.

Constat 1 : le montant des exportations françaises à destination de l'Union européenne s'élève à 259,2 milliards € (60,4 % des exportations), le reste, à savoir 169,7 milliards € (39,6 %) se fait à l'extérieur de l'Union européenne. Parmi ces 169,7 milliards €, 54,2 milliards € provient des exportations vers l'Asie (dont 16,2 vers la Chine), 13,5 milliards € vers le Moyen-Orient et 42,1 milliards € vers le continent américain.

Constat 2 : le montant des importations françaises provenant de l'Union européenne s'élève à 291 milliards € (58,2 % des importations), contre 209,4 milliards € provenant d'en-dehors de l'UE, soit 41,8 %. Parmi ces 209,4 milliards €, 78,3 milliards proviennent d'Asie (dont 42,7 milliards € de Chine), 11,9 milliards du Moyen-Orient et 42,9 milliards € du continent américain.

Constat 3 : d'une manière générale, le total import/export français s'élève à 928,9 milliards €, qui se répartissent ainsi :

- Import/export avec l'Union européenne : 550,2 milliards € (59,2 % du commerce extérieur français)
- Import/export hors UE : 379,1 milliards € (40,8 %).

Constat 4 : sur l'ensemble du commerce extérieur français (928,9 milliards €), le commerce par grandes zone hors UE est le suivant :

- Commerce avec l'Asie : 132,5 milliards €, soit 14,3 % du total
- Commerce avec le Moyen-Orient : 25,4 milliards €, soit 2,7 % du total
- Commerce avec l'Amérique : 85 milliards €, soit 9,1 % du total.

Conclusion 1 : le commerce extérieur français se fait majoritairement au sein de l'Union européenne. Certes, ces chiffres sont-ils biaisés si l'on considère que toute marchandise débarquée dans un port non français mais situé dans l'espace communautaire peut être dédouanée et donc déclarée comme relevant du commerce intra-européen, même si les marchandises en question ont été produites en dehors de l'UE. Encore une fois, il convient de manipuler ces chiffres avec beaucoup de précaution.

Postulat 1 : le commerce avec les pays de l'Union européenne se fait essentiellement par voie terrestre ; on proposera comme postulat que 80 % du total du commerce intra-européen se fait par ce vecteur. Mais comme les 20 % restant ne transitent pas par un détroit stratégique, sauf occasionnellement Gibraltar (par exemple, un chargement en Italie pour un déchargement au Havre), nous ne retiendrons pas cette évaluation dans cette consultance.

Postulat 2 : le commerce avec l'Asie se fait presque exclusivement par voie maritime ou aérienne.

Postulat 3 : 90 % du volume des transits de marchandises se fait par voie maritime. Cependant, certains biens à très forte valeur ajoutée transitent par voie aérienne. Pour refléter ce différentiel, nous postulerons que 80 % de la valeur des marchandises transite par mer.

Postulat 4 : sur le total du commerce avec l'Asie (132,5 milliards €), 80 % transite par mer, soit 106 milliards €.

Postulat 5 : sur le total du commerce avec le Moyen-Orient (25,4 milliards €), la quasi-totalité (postulat : 95 %) transite par mer, car il s'agit très largement d'hydrocarbures pour les importations et de produits manufacturés et agricoles pour les exportations, soit 24,1 milliards €.

Postulat 6 : sur le total du commerce avec l'Amérique (85 milliards €), 80 % transite par mer, soit 68 milliards €.

Pour la poursuite de l'exercice, il conviendra maintenant d'estimer par quel(s) passage(s) stratégiques ces flux transitent.

## 4.2 EFFETS DU BLOCAGE DE CHAQUE DETROIT

Sont exposés, par détroit :

- Estimation du trafic (valeur)
- Estimation du coût engendré par une semaine, 15 jours, un mois et six mois de blocage de blocage (soit la valeur annuel du trafic divisée respectivement par 52, 26, 12 et 2) ; pour le cas particulier d'Ormuz, une autre évaluation sera faite (voir explication ci-dessous, *Le cas du blocage d'Ormuz*)
- Evaluation des secteurs économiques français impactés

*Des stratégies de contournement prêtes à être mises en œuvre*

Toutefois, en cas de blocage d'un passage stratégique, les affréteurs et armateurs ont prévu de mettre en place des routes alternatives qui contournent ces détroits. Un interlocuteur du secteur<sup>3</sup> interrogé dans le cadre de cette consultance a ainsi affirmé que l'ensemble des compagnies de transport maritime, affréteurs et armateurs, disposent de plans d'action en cas de la fermeture d'un passage maritime stratégique qui pourraient être mis en œuvre à très court terme. Tout est ainsi prêt pour palier les difficultés engendrées en cas de perturbation des routes maritimes. Il s'agit de stratégies de contournement, qui se déclinent ainsi :

- En cas de blocage de Malacca, le passage de la Sonde serait utilisé, malgré les risques d'engorgement. La durée du voyage entre l'Asie de l'Est et l'Europe ne serait prolongée que de quelques jours. Si la Sonde devait, pour des raisons de sécurité, être trop dangereuse, les navires de transport passeraient à l'Ouest de l'île de Nouvelle-Guinée, puis par le Nord-Ouest de l'Australie. Ceci ne prolongerait aussi les délais que de quelques jours supplémentaires.
- En cas de blocage de Suez (ou de l'ensemble Suez-Bab-el-Mandeb), comme ce fut le cas entre 1967 et 1975, les compagnies de transport maritime dérouteraient leur trafic par le Cap de Bonne-Espérance. Selon la personne interrogée appartenant à un grand armateur français, le déroutage par cette route rallongerait la durée du voyage d'une bonne semaine. Rappelons qu'une rotation (aller-retour) par Suez et Malacca entre l'Europe du nord et l'Asie de l'Est dure 77 jours. En cas de déroutage par Bonne-Espérance, il conviendrait de rajouter 15 jours minimum à cette rotation, soit 92 jours.

Un autre élément intéressant est qu'en termes de coûts, un voyage entre l'île de La Réunion et l'Europe du Nord transitant par Suez ou par Bonne-Espérance est équivalent.

L'effet réel ne peut donc se compter qu'en semaines, un mois au maximum. L'effet d'un blocage de six mois, exposé ici pour des raisons uniquement illustratives, n'est qu'hypothétique.

---

<sup>3</sup> Cet interlocuteur a requis l'anonymat, mais travaille dans le secteur de la sûreté au sein d'un « grand armateur français ».

## *L'industrie française face aux risques de blocage*

Le blocage d'un détroit stratégique se traduisant par un arrêt temporaire des flux peut être considéré par un acteur économique français comme une rupture de ses approvisionnements. Jusque récemment, les industries françaises dépendantes des importations pour leur production fonctionnaient généralement à flux tendu. Elles évitaient la constitution d'un stock pour palier ce risque, le stock étant perçu économiquement comme une immobilisation de capitale, et donc dommageable pour la performance de l'entreprise.

Plusieurs événements ont contribué à modifier cet état d'esprit. Aucun n'est lié à un détroit, mais ils soulignent la vulnérabilité des flux d'approvisionnements. Ils sont avant tout liés à des catastrophes naturelles. Les deux principaux exemples sont le tsunami de mars 2011 au Japon et les inondations de l'automne de la même année en Thaïlande.

Suite à un entretien avec un ancien responsable de la gestion des flux logistiques du groupe PSA<sup>4</sup>, la catastrophe ayant eu lieu au Japon a temporairement paralysé une partie de l'activité de l'industrie automobile française. PSA n'a ainsi pas pu assurer la fabrication de ses véhicules diesel produits en Europe (près de 45 % du total de sa production) en raison d'une pièce manquante produite à 100 % au Japon, dans des usines qui ont été touchées par le tsunami. Cela a engendré la chute temporaire de la production de près de 60 % dans certaines usines, le personnel ayant été placé en chômage technique pendant parfois plusieurs mois.

Dans un registre similaire mais dans un autre secteur, les inondations de l'octobre 2011 soulignent elles aussi la précarité de certains flux d'approvisionnement. Ces inondations ont frappé les régions industrielles de la Thaïlande, aboutissant à l'arrêt de 18 % de la capacité industrielle du pays, avec au moins 14 000 usines fermées. Le secteur le plus touché a été l'industrie électronique. Compte tenu de l'organisation logistique du secteur, les effets se sont faits immédiatement ressentir jusqu'aux Etats-Unis, où 60 % de la production de disques durs a été affectée.

Ces deux exemples illustrent les très forts liens d'interdépendance entre les centres de production et les centres d'utilisation dans une économie mondialisée. Ils sont parfaitement transposables à la question des passages maritimes stratégiques.

Pour faire face à ce type de menace de rupture des lignes d'approvisionnement, les industriels ont mis en place une politique de diversification des approvisionnements (lorsque cela était possible), mais aussi de constitution de stocks. L'objectif était donc de ne plus se retrouver dans une précarité à l'égard de la production. Selon le responsable des flux logistiques de PSA mentionné ci-dessus, le groupe français s'est ainsi assuré des « stocks de sécurité » en aval qui correspondent au moins au volume égal à la perte d'un chargement maritime. Ainsi, s'il y a une cargaison maritime toutes les trois semaines, le stock de sécurité doit être au minimum de trois semaines d'utilisation.

Cela constitue donc une diminution du risque provoqué par un éventuel blocage d'un passage maritime stratégique, d'autant qu'il a été précisé plus haut que les armateurs et affréteurs disposaient de routes alternatives prêtes à être utilisées.

### *Le cas du blocage d'Ormuz*

---

<sup>4</sup> Cet ancien responsable, qui a quitté l'industrie automobile, a néanmoins requis l'anonymat.

De nombreuses études et interventions de spécialistes du Golfe et des questions navales ont, dans les années 2000, estimées que l'US Navy était à même, grâce à sa supériorité numérique, technologique et technique, de forcer le détroit d'Ormuz en quelques jours ou quelques semaines en cas de conflit avec l'Iran.

Anthony Cordesman avait ainsi déclaré que l'Iran ne pourrait fermer le Golfe persique plus de quelques jours, ou deux semaines maximum. Toutefois, il ne développe pas un véritable argumentaire pour étayer ses affirmations.

De même, en 2005, le directeur de la Defense Intelligence Agency avait estimé que Téhéran avait des capacités pour « fermer brièvement » Ormuz, sans plus de précision.

Une chercheuse, Caitlin Talmadge, a toutefois publié une étude détaillée<sup>5</sup> sur la durée et les moyens nécessaires pour les forces armées américaines afin de forcer Ormuz. Elle a abouti aux conclusions suivantes.

Menace iranienne	Temps estimé pour l'éliminer (optimiste)	Temps estimé pour l'éliminer (pessimiste)	Moyens militaires engagés
Mines	28 jours	40 jours	Tous les moyens de guerre des mines de l'US Navy et des principaux alliés
Missiles antinavires	9 jours	72 jours	Au moins un groupe aéronaval entier, complété par un ensemble de navires spécialisés (Aegis...)
Défense aérienne	-	-	2 à 3 escadrons de F-16 plus quelques avions de guerre électronique
<i>Total</i>	<i>37 jours</i>	<i>112 jours</i>	

Donc, dans l'hypothèse la plus optimiste, les forces américaines auraient besoin d'un peu plus d'un mois pour forcer Ormuz, contre un peu plus de quatre mois dans l'hypothèse pessimiste. Nous reprendrons ces deux estimations lorsque le cas d'Ormuz sera étudié ci-dessous.

### Par Malacca

L'essentiel des flux avec l'Asie transite par Malacca, le reste provenant de l'Océan Indien, comme d'Inde. On postulera que 90 % du trafic entre la France et l'Asie transite par Malacca.

**La valeur de ce transit est estimé à 90 % de 106 milliards €, soit 95,4 milliards € annuels.**

Si Malacca est bloqué, l'impact serait le suivant :

<sup>5</sup> Caitlin Talmadge, *Closing Time, Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz*, International Security, été 2008. [http://belfercenter.ksg.harvard.edu/files/IS3301\\_pp082-117\\_Talmadge.pdf](http://belfercenter.ksg.harvard.edu/files/IS3301_pp082-117_Talmadge.pdf)

- Une semaine : 1,8 milliard €
- Quinze jours : 3,66 milliards €
- Un mois : 7,95 milliards €
- Six mois : 47,7 milliards €

### *Impact pour la France*

De très nombreux secteurs de l'économie française dépendent du trafic containerisé avec l'Asie, comme par exemple l'industrie électronique, l'industrie automobile, l'industrie mécanique, mais aussi de très nombreuses industries de consommation/redistribution : électroménager, domotique, informatique, textile... Les effets devraient en conséquence être importants, mais temporaires, sur la quasi-totalité du tissu industriel français. Les consommateurs seraient eux aussi directement impactés, les produits de consommation n'étant plus disponibles pour quelques semaines (au pire, le temps que les flux se réorganisent). On ne saurait toutefois minimiser l'impact social d'une rupture d'approvisionnement de plusieurs semaines dans des sociétés occidentales où la consommation a une place importante, si ce n'est centrale pour certains.

### Par Ormuz

L'essentiel (postulat : 90 %) des importations (11,9 milliards €) sont des hydrocarbures en provenance du Golfe persique, et transite logiquement par Ormuz. Cela représente donc 10,7 milliards €. Il faut ajouter les exportations françaises vers le Moyen-Orient (13,5 %), principalement vers les Etats de la Méditerranée orientale, ne transitant pas par Ormuz. Postulons que seul 10 % des exportations françaises (13,5 milliards €) vers le Moyen-Orient transite par Ormuz, soit 1,3 milliard €.

**Le total du commerce extérieur français transitant par Ormuz est donc estimé à 12 milliards € annuels.**

Si Ormuz est bloqué, l'impact serait le suivant :

- Une semaine : 230,8 millions € (ou 0,2 milliard €)
- Quinze jours : 461 millions €
- Un mois : 1 milliard €
- Six mois : 6 milliards €

Comme précisé ci-dessus, si nous reprenons les chiffres issus de l'étude *Closing Time*, voici les effets selon l'hypothèse optimiste et l'hypothèse pessimiste :

- Hypothèse optimiste : un peu plus d'un mois (5 semaines) : 1,15 milliard €
- Hypothèse pessimiste : un peu moins de quatre mois (112 jours, soit 16 semaines) : 3,7 milliards €

### *Impact pour la France*

Un blocage d'Ormuz diminuerait d'un tiers les approvisionnements en pétrole brut français. Outre l'effet – très probable – de forte hausse des prix du baril en cas de blocage (de l'ordre de 50 % selon certaines sources<sup>6</sup>, voire beaucoup plus<sup>7</sup>), le prix à la consommation en France devrait en ressentir l'impact. Une hypothèse d'un doublement des prix à la pompe ne paraît pas déraisonnable, le temps

<sup>6</sup> [http://www.nytimes.com/2012/01/05/business/oil-price-would-skyrocket-if-iran-closed-the-strait.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2012/01/05/business/oil-price-would-skyrocket-if-iran-closed-the-strait.html?_r=0)

<sup>7</sup> <http://www.ibtimes.com/strait-hormuz-if-iran-closes-it-where-does-price-oil-go-419044>

que la crise ne s'estompe. Pour le consommateur – et l'électeur – ce scénario aurait indéniablement des conséquences sur le pouvoir d'achat.

### Par Bab-el-Mandeb et Suez

Ces deux passages sont pris conjointement, car on n'emprunte pas l'un sans emprunter l'autre, sauf une part infime qui peut être débarqué dans des ports égyptiens, soudanais ou saoudiens.

On postulera que 90 % du trafic avec l'Asie (106 milliards €) passe par Suez-Bab-el-Mandeb, les 10 % restant passant, pour une raison ou une autre, par le Cap de Bonne-Espérance, soit 95,4 milliards € ; de même, on postulera que 90 % du trafic transitant par Ormuz emprunte aussi le canal de Suez, soit 10,8 milliards €.

**Le total du commerce extérieur français transitant par Suez-Bab-el-Mandeb est donc évalué à 106,2 milliards € annuels.**

Si Bab-el-Mandeb et Suez sont bloqués, l'impact serait le suivant :

- Une semaine : 2 milliards €
- Quinze jours : 4,1 milliards €
- Un mois : 8,8 milliards €
- Six mois : 53,1 milliards €

### *Impact pour la France*

L'ensemble Bab-el-Mandeb-Suez est critique dans le sens où le trafic pétrolier issu du Golfe persique et le trafic containerisé provenant d'Asie y transitent. Il y aurait donc un effet cumulé sur ces deux flux, même s'il serait de courte durée (un peu plus de dix jours ?) le temps que les routes de contournement ne deviennent effectives. Les conséquences seraient donc relativement faibles, car trop réduites dans le temps. Une brusque montée des prix du pétrole et de certains articles de consommation, ainsi qu'une perturbation des approvisionnements provenant d'Asie seraient enregistrées, mais le double effet des routes de contournement et des politiques de stockage de sécurité mis en place par de nombreuses industries devraient fortement limiter les conséquences négatives pour l'économie française.

### Par Gibraltar

Une petite partie du commerce aboutissant en Méditerranée par Suez est déchargée dans les ports du Sud de la France. On postulera 10 % des 106,2 milliards € susmentionnés, soit 10,6 milliards €. Le reste (postulat : 90 %) est acheminé vers les ports du Nord de la France et de l'Europe, et transite donc par Gibraltar.

**Le total du commerce extérieur français transitant par Gibraltar est donc estimé à 95,6 milliards € annuels.**

Si Gibraltar est bloqué, l'impact serait le suivant :

- Une semaine : 1,8 milliard €
- Quinze jours : 3,7 milliards €
- Un mois : 7,9 milliards €
- Six mois : 47,8 milliards €

### *Impact pour la France*

L'impact de la fermeture de Gibraltar engendrerait une situation analogue à celle de la fermeture de Suez. Ainsi, les flux seraient détournés en amont de Suez-Bab-el-Mandeb pour contourner l'Afrique et ainsi atteindre la façade atlantique de l'Europe puis les ports du Nord européen. Cela allongerait les importations et les exportations d'une dizaine de jours, situation à laquelle les entreprises françaises sont généralement prêtes. Concernant les ports méditerranéens de la France, ils pourraient être approvisionnés par le canal de Suez, les navires ne poursuivant pas leur route vers Gibraltar.

### Par Panama

Le volume du commerce extérieur avec le continent américain est chiffré à 85 milliards €. Comme avec l'Asie, une partie de ce commerce (des biens à forte valeur ajoutée) transite par voie aérienne. On reprendra comme postulat que 80 % de la valeur du commerce avec l'Amérique transite par mer. Or, seule une partie transite par Panama : les produits manufacturés de la côte Ouest des Etats-Unis et une partie des ressources en matière première provenant de l'Ouest de l'Amérique latine (comme le cuivre chilien). On postulera donc que 20 % des 85 milliards € transite par Panama.

**Le total du commerce extérieur français transitant par Panama est donc évalué à 17 milliards € annuels.**

Si Panama est bloqué, l'impact serait le suivant :

- Une semaine : 327 millions € (ou 0,3 milliard €)
- Quinze jours : 654 millions €
- Un mois : 1,4 milliard €
- Six mois : 8,5 milliards €

### *Impact pour la France*

La fermeture de Panama n'aurait qu'un impact mineur, compte tenu des faibles flux qui y transitent. Certes, Panama est le passage par lequel transitent les approvisionnements métropolitains en direction des territoires ultramarins du Pacifique, comme la Polynésie française ou la Nouvelle-Calédonie. Par ailleurs, le minerai de nickel calédonien transite aussi par ce canal. Toutefois, en cas de fermeture, une route de contournement par le Cap Horn, ou bien par l'Océan indien (puis Suez ou bien Bonne-Espérance) serait mise en place. La durée du transit serait rallongé d'une dizaine de jours, ce qui peut être problématique pour des approvisionnements en denrées alimentaires métropolitaines, mais parfaitement gérable pour les activités industrielles dépendantes des flux transitant par Panama.

Comme précisé en début de partie, mis à part le cas particulier d'Ormuz qui ne dispose pas de route maritime alternative de contournement, les compagnies maritimes sont prêtes à mettre en œuvre des routes de contournement, qui ne rallongeraient les délais que de deux semaines maximum. **On considérera donc avec une attention plus particulière les chiffres fournis ci-dessus pour les périodes d'une et deux semaines.**

## 4.3 EFFETS CUMULES

L'hypothèse du blocage de plusieurs détroits ne peut être exclue. Pour demeurer toutefois dans une prospective envisageable, un seul scénario sera proposé, celui d'une déstabilisation générale de la péninsule arabique. Dans ce scénario, la monarchie saoudienne s'écroulerait, entraînant une instabilité majeure au Yémen, aux Emirats arabes unis, au Qatar, et en Oman. L'Iran pourrait réagir en prenant avantage de cette situation pour intervenir militairement afin de protéger les populations chiites de la rive arabe du Golfe persique, provoquant ainsi une crise majeure avec les puissances occidentales. L'un des effets possibles serait ainsi la fermeture du détroit d'Ormuz, mais aussi de Bab-el-Mandeb.

Outre les effets mentionnés ci-dessus d'un blocage d'Ormuz et des délais nécessaires pour le rouvrir de force, ce scénario aurait des conséquences dramatiques sur les prix du baril de pétrole, l'Arabie saoudite étant le plus grand producteur mondial. Par ailleurs, le tiers des approvisionnements français en pétrole brut ne seraient plus assurés, et l'ensemble du trafic containerisé provenant d'Asie devrait être détourné par Bonne-Espérance.

Ce scénario de fermeture cumulée de deux détroits stratégiques aurait donc un impact direct et indirect sur l'économie française compte tenu de ses effets sur le prix et les approvisionnements pétroliers. Toutefois, l'impact serait moindre pour les flux de biens de consommation et de produits semi-finis provenant d'Asie.

## 5 OBSERVATIONS ET CONCLUSIONS

---

Suite aux éléments issus de cette étude succincte, les principales observations et conclusions sont les suivantes.

### **Le blocage de passages stratégiques est, certes, problématique, mais pas insurmontable**

L'économie française dépend en partie des flux maritimes, que ce soit pour les importations de biens de consommation, les pièces et produits semi-finis à destination des industries ou encore des approvisionnements en hydrocarbures, mais aussi pour les exportations de biens à forte valeur ajoutée et les produits issus de l'agriculture. Ces flux transitent par les passages stratégiques, canaux et détroits, identifiés dans cette consultance : détroits de Gibraltar, Bab-el-Mandeb, Ormuz et Malacca, canaux de Suez et de Panama.

La fermeture de ces passages stratégiques constituerait, bien entendu, une perturbation majeure des flux maritimes. Toutefois, cette consultance a mis en exergue plusieurs éléments qui tendent à minimiser les effets de tels blocages pour l'économie française :

- En cas de blocage des passages stratégiques, les entreprises de transport maritime mettraient très rapidement en place des routes alternatives de contournement, qui rallongeraient les routes, mais de quelques jours ou semaines seulement ; seul le détroit d'Ormuz ne peut être contourné, le Golfe persique constituant une mer fermée.
- De nombreuses entreprises françaises dépendantes des approvisionnements maritimes pour une partie de leurs pièces détachées et produits semi-finis, comme l'industrie automobile, ont mis en place des politiques visant à palier une rupture temporaire des approvisionnements, essentiellement en constituant des stocks de sécurité, ou en diversifiant leurs sources. La perturbation des approvisionnements pendant quelques semaines peut ainsi être surmontée.

- Le blocage d'un passage stratégique peut entraîner une intervention militaire pour le forcer et ainsi le rouvrir au trafic maritime. L'exemple du détroit d'Ormuz est bien documenté à cet égard.

L'impact de la fermeture d'un passage maritime stratégique peut ainsi être qualifié de mineur, voire marginal. Les effets ne seraient perceptibles qu'à très court terme, le temps que les routes de contournement ne soient mises en place ou que les passages soient rouverts de force.

### **La complexité des données permettant d'affiner les impacts économiques requiert un approfondissement**

Les données chiffrées sur la part de l'économie française qui dépend du trafic maritime sont extrêmement complexes à trouver. Plusieurs éléments l'expliquent, avant tout liés à l'organisation du commerce maritime. Ainsi, la logistique impose souvent de débarquer des conteneurs provenant d'Asie dans des ports du Nord de l'Europe, et non directement dans des ports français, d'où ils sont ensuite acheminés par voie terrestre. Par ailleurs, une partie des marchandises transitant pour ces ports européens non-français sont dédouanés à leur point d'arrivés, et sont ensuite comptabilisés comme commerce intra-européen dans les statistiques douanières, même si le produit d'origine est chinois par exemple. Cela fausse donc nécessairement les statistiques utilisées pour le commerce extérieur français, car, bien entendu, une pièce détachée produite au Japon qui est débarquée à Rotterdam pour être expédiée dans une usine en France transite par mer, mais peut être comptabilisée comme commerce intra-européen car dédouanée en Europe du Nord.

En conséquence, pour disposer d'une appréciation plus fine et plus exacte des flux économiques dépendants du trafic maritime, une étude complète, avec la participation du ministère de l'Economie et celui du Transport, ainsi que la collaboration d'armateurs et d'affréteurs, pourrait être nécessaire.

### **Le véritable risque pour l'économie française proviendrait davantage de la déstabilisation d'une zone par lesquels transitent les flux**

Les passages stratégiques sont, mis à part Ormuz, contournables. Il pourrait être opportun de lancer une réflexion plus étendue, davantage orientée sur la problématique des zones maritimes à risque plutôt que sur les passages stratégiques. A titre d'exemple, l'impact économique d'un affrontement en Mer de Chine du Sud entre la Chine et des Etats riverains comme le Vietnam et les Philippines, aurait des conséquences bien plus importantes sur le trafic maritime que la fermeture du détroit de Malacca. Parmi les autres zones maritimes à risque pouvant provoquer de graves perturbations dans les approvisionnements figurent également une invasion de Taïwan par la Chine populaire, une guerre dans la Péninsule de Corée, un affrontement dans l'océan Indien entre divers Etats ou encore une déstabilisation générale de la Méditerranée orientale.

## **6 ANNEXE 1 : LISTE DES PERSONNES ET ORGANISMES CONSULTES**

---

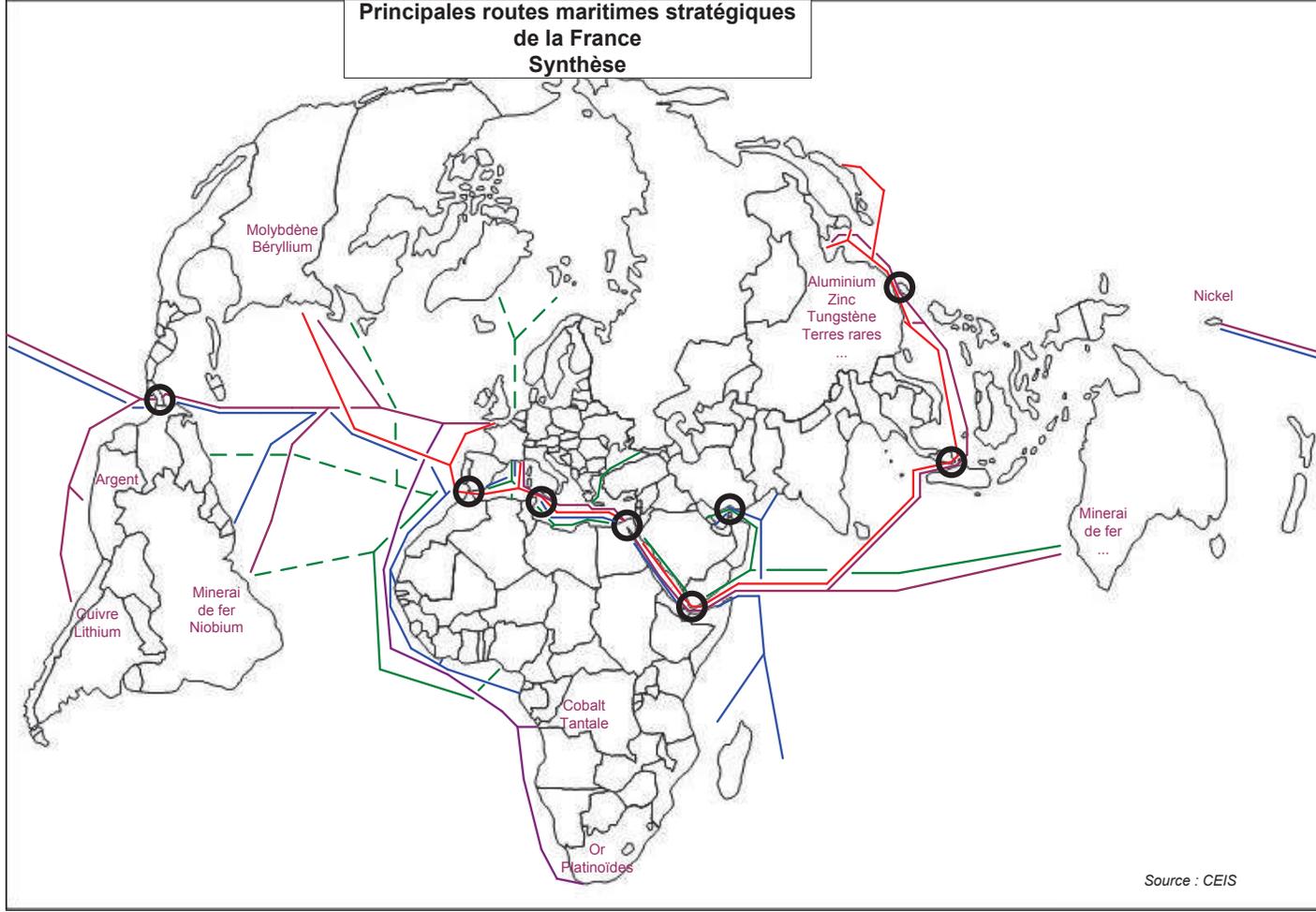
Plusieurs entretiens ont été réalisés au cours de cette consultance avec des interlocuteurs et/ou des institutions pouvant apporter un éclairage pertinent. La majorité ayant requis l'anonymat, nous nous limiterons aux informations minimums pouvant être transmises.

- Patrick Rondeau, responsable sécurité et sûreté, Armateur de France
- Un responsable sûreté d'un « grand armateur français »
- Un ancien responsable de la chaîne logistique d'un grand constructeur automobile français

Par ailleurs, plusieurs organismes ont été contactés et ont fourni des éléments complémentaires :

- Les douanes
- L'Union des ports de France

## 7 ANNEXE 2 : CARTE DE SYNTHESE DES ROUTES MARITIMES STRATEGIQUES DE LA FRANCE



Source : CEIS

	Principales routes stratégiques - énergie (pétrole, GNL, uranium)		Futures routes stratégiques - énergie possibles
	Principales routes stratégiques - économie conteneurs		Routes stratégiques minerais et métaux stratégiques
	Principales routes stratégiques - souveraineté DROM, OPEX, présence militaire		Passages et détroits stratégiques pour la France