

Fermer le détroit d'Ormuz : l'option nucléaire économique

Dans la minisérie *Children of Dune* (2003) de Frank Herbert, au milieu des intrigues tourbillonnantes pour s'emparer ou défendre Arrakis, une vérité acérée émerge : « **Ce n'est pas celui qui contrôle l'épice, mais celui qui a le pouvoir de perturber l'épice.** »

Cette réplique perce le vernis de l'empire. Dans l'univers d'Herbert, l'épice mélangée est la ressource ultime — prolongeant la vie, conférant la prescience, alimentant la navigation par pli spatial. Pourtant, le vrai pouvoir ne réside ni dans la récolte ni dans le stockage, mais dans la menace crédible de la couper. Celui qui peut arrêter le flux tient la galaxie à la gorge.

Le parallèle avec le 6 mars 2026 est frappant. La civilisation moderne ne fonctionne pas à l'épice mais à l'énergie, et l'analogue le plus proche dans le monde réel de la fragile ligne de vie d'Arrakis est le **détroit d'Ormuz** — un corridor maritime étroit de seulement une cinquantaine de kilomètres à son point le plus resserré. Il transporte environ **un cinquième** du pétrole transporté par mer dans le monde et environ **un quart** des exportations de gaz naturel liquéfié (**GNL**). En temps normal, ce flux est si constant qu'il devient une infrastructure invisible. Mais cette stabilité apparente cache une vulnérabilité extraordinaire : l'économie mondiale dépend d'un passage ininterrompu par un unique point de passage facilement menacé.

La crise en cours a mis cette fragilité à nu. À la suite des frappes américano-israéliennes contre l'Iran débutant le 28 février (opération Epic Fury), les actions de représailles iraniennes — attaques contre des navires et des installations, déclarations du CGRI sur la fermeture, menaces explicites contre tout navire tentant le transit — ont réduit le trafic de pétroliers à presque zéro. Des centaines de navires (estimations dépassant 150–200 pétroliers et autres navires) sont ancrés ou bloqués dans le Golfe, incapables de bouger. Les arrêts de production se propagent vers l'extérieur, de la force majeure déclarée par QatarEnergy à Ras Laffan aux pétroliers endommagés et aux flux interrompus.

Pourtant, le mécanisme décisif de fermeture du détroit n'est pas purement militaire. Missiles et drones ont posé le décor, mais le déclencheur invisible a été **financier** : l'effondrement de l'assurance maritime.

Le déclencheur invisible : effondrement de l'assurance

Le transport maritime mondial repose sur une couche cachée de couverture — assurance coque, protection et indemnité (P&I), et surtout polices de risques de guerre souscrites principalement sur le marché de Londres, y compris Lloyd's of London et le Groupe international des Clubs P&I (Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club, American Club, et

autres). Sans elles, les contrats d'affrètement interdisent la navigation, les prêteurs retiennent le financement, et les ports refusent l'entrée.

Dans les premiers jours de la crise, les assureurs ont jugé le risque non plus calculable. Les grands acteurs ont émis des avis d'annulation pour les extensions de risques de guerre dans les eaux iraniennes, le golfe Persique, les zones adjacentes et le détroit d'Ormuz lui-même — effectifs à partir du 5 mars 2026, après des préavis de 72 heures débutant les 1er-2 mars. Le Comité conjoint des risques de guerre a élargi la zone à haut risque pour englober l'ensemble de la région du Golfe. Les primes pour toute couverture restante ont explosé (des rapports font état de hausses à 1 % de la valeur de la coque contre 0,25 %, soit des multiplications par 12 dans certains cas ; pour un pétrolier de 100 millions de dollars, les primes de risques de guerre par voyage passent d'environ 200 000 \$ à environ 1 million \$), rendant le transit économiquement impossible pour la plupart des opérateurs.

Résultat : une artère maritime **techniquement ouverte** mais **économiquement inutilisable**. Les pétroliers ne naviguent pas car aucune assurance crédible ne les couvre.

Quelques navires audacieux peuvent naviguer tous feux éteints (AIS désactivé), mais le trafic commercial s'est effondré de 75–80 % ou plus, sans expédition de pétrole au cours des dernières 24 heures au 6 mars et seulement des transits de marchandises sporadiques. Le détroit est de facto fermé — non par des mines ou des navires de blocage, mais par des souscripteurs londoniens qui raccrochent le téléphone.

Un choc bien plus grand que 1973

La crise pétrolière de 1973–1974 reste la référence : les réductions et embargos de l'OPEP ont diminué l'offre mondiale de pétrole de **7–12 %** (moyenne ~9 % de déficit), multipliant les prix par quatre de **~3 \$/baril** à **11–12 \$** et déclenchant une stagflation de dix ans.

La perturbation d'Ormuz en 2026 est structurellement bien plus importante : - Perte effective d'approvisionnement pétrolier de **18–21 %** (les contournements partiels par oléoducs depuis l'Arabie saoudite/Émirats offrent un soulagement limité au milieu des arrêts de production et de la paralysie du transit). - Perturbation de **20–25 %** des exportations mondiales de GNL (volumes du Qatar et des Émirats hors service, les marchés du GNL étant bien moins flexibles que ceux du pétrole). - Pénuries de matières premières pétrochimiques et capacité de flotte retirée par les navires bloqués.

Les chaînes d'approvisionnement modernes en flux tendu et conteneurisées garantissent que le choc se propage plus vite et plus largement que dans les années 1970.

Les mathématiques de la panique

La demande d'énergie à court terme est extrêmement inélastique (**estimations d'élasticité –0,05 à –0,3**). Les consommateurs ne peuvent pas changer de voiture du jour au lendemain, les industries ne peuvent pas substituer les combustibles instantanément, et la panique amplifie la thésaurisation/spéculation.

En 1973, une baisse <10 % a produit une flambée de **300–400 %**. Une perturbation plus de deux fois plus importante — aggravée par les pénuries de GNL et la paralysie du transport — pourrait déclencher une escalade non linéaire dans des scénarios indéfinis. Les niveaux actuels du Brent oscillent autour de **84–85 \$** (hausse de 15–23 % depuis le début du mois au milieu de la volatilité), les marchés anticipant une durée temporaire. Les prévisions principales plafonnent les cas prolongés à **90–120 \$** (ou **140 \$** en risque extrême), en supposant des compensations et une destruction de la demande. Mais si la perception bascule vers une fermeture indéfinie, le pivot psychologique libère des extrêmes non modélisés — potentiellement des hausses de **800–1000 %** vers **600–750 \$/baril** ou plus en pleine panique.

Réserves stratégiques : un tampon fini

Les membres de l'AIE détiennent plus de **90 jours** de couverture nette d'importations (plus l'excédent). Des libérations coordonnées pourraient atténuer les déficits précoces. Mais les réserves sont un compte à rebours, pas un salut. Des tirages agressifs risquent l'épuisement fin été/automne en cas prolongé, forçant rationnement ou épuisement — et déclenchant de nouvelles vagues de prix lorsque les marchés affrontent la disparition des tampons.

Effets économiques en cascade

La perturbation se métastase au-delà des marchés de l'énergie, libérant une réaction en chaîne qui se propage à travers toutes les couches de l'économie mondiale. Ce qui commence comme une crise locale de point d'étranglement se transforme en dommage structurel généralisé, les coûts énergétiques plus élevés agissant comme un multiplicateur à travers les systèmes interconnectés. Les effets s'accumulent avec le temps : les chocs de prix initiaux cèdent la place à des changements de comportement, des contraintes d'offre, une baisse de production et finalement des contractions profondes de l'activité et de l'emploi. Dans un scénario indéfini ou prolongé, ces cascades s'accélèrent, transformant la volatilité temporaire en fragilité systémique.

Paralysie du transport maritime et du commerce mondial

La propagation immédiate et la plus visible se produit dans le transport maritime. Les prix du fioul lourd flambent en tandem avec le brut, tandis que les primes d'assurance risques de guerre ont déjà explosé — passant de ~0,25 % à 1 % de la valeur de la coque (ou plus) en quelques jours, ajoutant des centaines de milliers à des millions par voyage selon la taille du navire. Les grands clubs P&I (Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club, American Club) ont émis des annulations effectives au 5 mars, après préavis les 1er-2 mars, rendant le transit économiquement impossible pour la plupart.

Les pétroliers bloqués (plus de 150–200 navires signalés ancrés ou inactifs dans le Golfe) réduisent la capacité effective de la flotte, forçant le contournement par le cap de Bonne-Espérance pour ceux qui acceptent de risquer sans assurance ou avec des primes élevées. Ces détours ajoutent des milliers de milles, des semaines de temps de transit et un en-

combement massif dans les ports alternatifs. Les taux de fret se multiplient — surcharges pour supertankers et conteneurs atteignent des niveaux sans précédent, avec des frais d'urgence de plusieurs milliers par EVP sur les routes affectées.

Les retombées touchent le commerce mondial dans son ensemble : biens de consommation, composants industriels, électronique et matières premières deviennent plus chers et plus lents. La fabrication en flux tendu ralentit ; les stocks s'épuisent ; des goulots d'étranglement apparaissent dans des secteurs éloignés de l'énergie. Les ports d'Asie (fortement dépendants des hubs de transbordement du Golfe comme Jebel Ali) font face à des arriérés, tandis que les exportateurs en Inde (ex. riz basmati bloqué dans les ports) et ailleurs signalent des millions de tonnes immobilisées. L'effet net est une inflation généralisée des biens échangés, comprimant les marges des entreprises et les budgets des ménages.

Systèmes alimentaires sous siège

Les coûts énergétiques imprègnent l'agriculture à chaque étape, transformant un choc pétrole/GNL en une profonde crise alimentaire. Le diesel alimente tracteurs, moissonneuses et pompes d'irrigation ; le gaz naturel est la principale matière première des engrais azotés (urée, ammoniac) ; le transport maritime déplace céréales, huiles et aliments transformés à l'échelle mondiale.

Les marchés des engrais réagissent rapidement : environ un tiers du commerce mondial d'urée (source clé d'azote) transite par le détroit ou provient de producteurs du Golfe. Les prix ont déjà flambé — les barges d'urée à La Nouvelle-Orléans sont passées de ~475 \$/t avant la crise à 520–550 \$/t en quelques jours (hausse de 50–80 \$/t soit 11–17 %), avec des rapports de hausses de 60–80 \$/t en une semaine et un potentiel de plusieurs centaines si cela dure. Les phosphates et autres nutriments suivent des trajectoires similaires. Les agriculteurs, face aux semis de printemps dans l'hémisphère nord, réduisent les doses pour maîtriser les coûts, entraînant des rendements moindres aux prochaines récoltes.

L'inflation du transport aggrave la douleur : fret et carburant plus chers augmentent les prix à quai pour le blé importé, les aliments pour animaux et les denrées de base, faisant grimper le pain, la volaille, le porc, les produits laitiers, les produits de la mer et autres essentiels. Dans les régions dépendantes des importations (ex. certaines parties de l'Afrique, Asie du Sud), l'inflation alimentaire s'accélère vers des seuils humanitaires ; les nations plus riches subissent des hausses douloureuses mais gérables. La production alimentaire mondiale — près de la moitié dépendante de l'azote synthétique — subit une pression à la baisse, risquant pénuries et instabilité politique dans les zones vulnérables.

Effondrement industriel et de la construction

Les industries énergivores absorbent le coup suivant. Production d'acier, fabrication chimique, fours à ciment, machines lourdes dépendent toutes d'hydrocarbures bon marché et fiables et d'électricité (souvent équilibrée au gaz). Les coûts d'intrants deviennent insoutenables : les prix de l'acier flambent alors que les factures d'énergie doublent ou triplent et les marges s'évaporent ; les usines chimiques (dépendantes de la pétrochimie) réduisent ou arrêtent la production.

La construction — l'un des plus gros employeurs mondiaux — se fige sous le poids des coûts des matériaux en hausse (acier, ciment, asphalte) et des obstacles de financement (taux d'intérêt plus élevés face aux craintes d'inflation). Les promoteurs suspendent les projets ; les programmes d'infrastructures s'arrêtent ; les pénuries de logements s'aggravent sur des marchés déjà tendus. La contraction du secteur se répercute sur le chômage et la baisse de la demande pour les biens connexes (électroménager, meubles), approfondissant le ralentissement.

Marchés financiers et resserrement du crédit

Les systèmes financiers réagissent violemment à l'effondrement des attentes de croissance. Les indices boursiers plongent alors que les prévisions de bénéfices s'effondrent dans l'aérien, la logistique, la distribution, l'industrie et les biens de consommation discrétionnaires. Les flux vers les valeurs refuges rendent les rendements obligataires erratiques ; les marchés du crédit se resserrent alors que les banques augmentent les provisions face à la hausse des défauts et à la dévaluation des garanties. La liquidité s'évapore précisément quand les entreprises en ont le plus besoin pour le fonds de roulement ou la couverture.

Les charges de dettes des entreprises gonflent sous des taux d'intérêt plus élevés (les banques centrales luttent contre la résurgence de l'inflation) et des revenus en baisse. Les actifs bloqués dans les secteurs à forte intensité carbone amplifient les pertes ; les risques systémiques liés aux expositions interconnectées (ex. dérivés liés à l'énergie) accroissent les craintes de contagion.

Choc sur l'emploi et cercle vicieux

Le coût humain se manifeste par des vagues de chômage. Les secteurs énergivores perdent des emplois en premier — les compagnies aériennes clouent les avions au sol, les transporteurs routiers immobilisent les camions, les usines chimiques licencient. Les ondes se propagent : la baisse de la consommation (les ménages allouent plus aux essentiels comme nourriture, chauffage, transport) frappe durement la distribution, l'hôtellerie et les services. Les licenciements dans la construction aggravent la situation.

Revenus perdus + coûts croissants des besoins de base créent un piège de pauvreté : les ménages réduisent encore plus les dépenses discrétionnaires, accélérant les faillites et la destruction de la demande. Ce qui commence comme une contraction sectorielle évolue vers une récession généralisée — voire une dépression dans les scénarios indéfinis — où la reprise nécessite des années pour reconstruire la confiance, relancer les entreprises défaillantes et restaurer les chaînes d'approvisionnement.

Ces cascades illustrent la fragilité de l'interdépendance : l'énergie soutient le transport, le transport permet le commerce, le commerce maintient l'industrie et les systèmes alimentaires, l'industrie soutient l'emploi, et l'emploi alimente la consommation. Couper la base énergétique, et la structure s'effrite couche par couche. Dans une perturbation prolongée, l'économie mondiale ne ralentit pas simplement — elle se désagrège, avec des horizons de reprise s'étendant sur des décennies plutôt que des années. La fermeture d'Ormuz déclen-

chée par l'assurance a déjà montré comment un mécanisme financier peut accomplir ce que la force militaire seule pourrait avoir du mal à maintenir : arrêter le flux et libérer un effondrement systémique.

L'Iran, gardien improbable : perturber le flux pour la planète

Dans un retournement profond et ironique, les actions de l'Iran — qu'elles soient intentionnelles ou émergentes — pourraient positionner le pays, sans le vouloir, comme un héros inattendu dans la lutte contre le changement climatique. La fermeture effective du détroit d'Ormuz, en réduisant **18-21 %** de l'approvisionnement pétrolier mondial et **20-25 %** des exportations de GNL, force le monde à une destruction rapide et involontaire de la demande à une échelle que les accords internationaux comme Kyoto et Paris n'ont jamais atteinte.

Kyoto (1997) et Paris (2015) ont fixé des objectifs ambitieux mais volontaires, reposant sur des transitions graduelles, la diffusion technologique et des engagements nationaux — et pourtant les émissions mondiales ont continué d'augmenter pendant des décennies, avec une expansion de l'usage des combustibles fossiles dans les économies émergentes. Une perturbation soutenue d'Ormuz pourrait cependant réduire les émissions de gaz à effet de serre mondiales de manière bien plus agressive : moins brûler de pétrole et de gaz signifie moins d'émissions de CO₂ issues de la combustion, du transport (via détours et volumes réduits) et des industries aval. Si les prix atteignent des niveaux **800-1000 %** en panique prolongée (poussant le brut vers **600-750 \$/baril** ou plus), la consommation d'énergie s'effondre par rationnement, restrictions, changements de comportement et contraction économique — réduisant potentiellement les émissions de dizaines ou centaines de millions de tonnes par an, éclipsant les réductions incrémentales des renouvelables ou des gains d'efficacité sous Paris.

Cela s'aligne de manière frappante avec les principes islamiques de gestion environnementale. Le Coran décrit l'humanité comme **khalifah** (vicaire ou intendant) sur Terre (ex. 2:30, 6:165), investi d'**amanah** (confiance/responsabilité) pour protéger et équilibrer la création plutôt que de l'exploiter de manière gaspilleuse. Les notions de ne pas corrompre la terre (fasad fi al-ard, 7:56, 30:41) et de modération dans la consommation insistent sur la préservation des ressources pour les générations futures. La perturbation iranienne — vue à travers ce prisme — pourrait être perçue comme une application extrême de la tutelle planétaire : en stoppant le flux incontrôlé des combustibles fossiles qui alimentent le dérèglement climatique, elle contraint l'humanité à la retenue, à une extraction réduite et à une transition accélérée loin de la dépendance au carbone.

La leçon stratégique

L'Arabie saoudite peut pomper le plus de pétrole ; les États-Unis peuvent disposer de la plus grande armée ; les géants de l'énergie peuvent contrôler la production. Mais aucun ne détient le levier décisif révélé par cette crise.

Ce levier est **la perturbation**. L'Iran — par des menaces directes et la réponse rationnelle du marché de l'assurance — a démontré sa capacité à arrêter le flux. L'économie mondiale, accro à une énergie bon marché et ininterrompue comme l'univers de Dune à la mélangée, fait maintenant face à sa propre vulnérabilité.

Dans les mots d'Herbert, prononcés au milieu des dunes d'Arrakis : **Contrôler n'est pas posséder la ressource. Contrôler, c'est pouvoir arrêter le flux.**

Le détroit d'Ormuz n'est pas simplement une voie de navigation. C'est l'artère centrale de notre monde dépendant de l'énergie. Le sectionner — même indirectement par des mécanismes financiers — révèle à quel point la mondialisation est fragile. La leçon de mars 2026 résonne à travers les siècles et les galaxies : le vrai pouvoir ne réside pas en celui qui contrôle l'épice, mais en celui qui peut la perturber.