

Détroit d'Ormuz : et si le pari de Trump avait marché ?

Face aux craintes d'un embrasement du détroit d'Ormuz et d'un choc pétrolier mondial, une logistique de contournement s'est mise en place dans le Golfe.



Ce qu'il faut en retenir :

- **Maintien partiel des flux via le « Hormuz Shuttle » :** Le chiffre de 94 % de transit maintenu est surévalué, mais le pétrole continue de sortir du Golfe (entre 8 et 13,5 millions de barils/jour contre 20 millions avant-guerre) grâce à des transferts maritimes de navire à navire menés par les Émirats, l'Arabie saoudite et le Koweït sous protection américaine, au prix d'une forte congestion logistique.
- **Effondrement des exportations iraniennes :** Le contre-blocus instauré par Washington étrangle la chaîne d'exportation de Téhéran (chute de ~80 % des chargements en août et paralysie ponctuelle du terminal de Kharg), même si des flux résiduels ou clandestins subsistent sporadiquement.
- **Choc récessif pour la Chine :** Privée de ses approvisionnements à prix réduit (Iran et Venezuela), Pékin a dû couper de 2 millions de barils/jour ses importations (chute de 12 % de sa demande interne). Cette destruction de la consommation chinoise permet paradoxalement d'éviter un choc d'offre mondial majeur.

- **Vulnérabilité et dilemme des Européens :** Face aux surcoûts de fret et au pétrole cher, l'Europe frôle la récession sans ressources propres pour compenser. Cette situation subie rattrape les objectifs du *Green Deal*, qui cherchait à renchérir le prix des énergies fossiles mais se heurte aujourd'hui au rejet social et industriel.

Atlantico : On parle d'un retour quasi normal des flux pétroliers avec 94 % du pétrole du Golfe qui continuerait de sortir. Ce chiffre reflète-t-il la réalité du terrain et des capacités réelles de transit dans le détroit ?

Michel Fayad : L'idée générale est juste : le pétrole du Golfe continue de sortir grâce à un système de navettes et de transferts de navire à navire au large d'Oman. En revanche, plusieurs chiffres et formules sont trop beaux pour être vrais. Le pétrole circule, mais plus lentement, beaucoup plus cher, souvent avec les balises éteintes, et on est encore loin des volumes d'avant la guerre. Le chiffre de 94 pour cent ne se retrouve nulle part dans les sources sérieuses.

Avant la guerre, le détroit d'Ormuz faisait passer environ vingt millions de barils par jour, brut et produits compris. L'Agence internationale de l'énergie donnait 7,6 millions de barils par jour en août, soit un peu plus du tiers du niveau d'avant-guerre, pas 94 pour cent. En septembre les flux remontent. Rory Johnston, qui s'appuie sur les données de Kpler, a publié un rythme glissant sur sept jours supérieur à 13,5 millions de barils par jour vers le 25 septembre, surtout grâce au retour des chargements saoudiens dans le Golfe. D'autres analystes parlent plutôt de six à huit millions de barils par jour par le couloir sud, plus les oléoducs. Rystad Energy estime qu'environ six à sept millions de barils passent par la route sud et deux millions par l'oléoduc vers Fujairah, soit à peu près huit millions restaurés sur quinze. Il manque encore une grosse part. Les cartes de suivi maritime ont l'air vides parce que beaucoup de navires coupent leur balise. Mais 94 pour cent, non.

Thierry Bros : Je partage ce scepticisme vis-à-vis des 94 %. Mais ce qui compte avant tout, c'est qu'il n'y ait pas de rupture d'approvisionnement. Passer d'un baril de 60 \$ à 110 \$ augmente évidemment les coûts, mais cela ne plonge pas le marché mondial dans une mécanique récessive.

En revanche, la situation de la Chine est très différente : elle bénéficiait jusqu'alors d'un pétrole d'approvisionnement très préférentiel pour 2 millions de barils par jour (autour de 30 \$ le baril, en provenance notamment du Venezuela et de l'Iran). Pour elle, passer de 30 \$ à 110 \$ le baril est un choc directement récessif. Ne pouvant plus se le payer, la Chine a donc réduit ses importations de 2 millions de barils par jour car sa demande intérieure a baissé de près de 12%, faisant ainsi baisser la consommation mondiale de pétrole de 2 %.

Paradoxalement, c'est cette baisse drastique de la demande chinoise qui explique pourquoi l'équilibre mondial reste aujourd'hui moins tendu qu'on ne le craignait. Le marché global tient car la tension s'est relâchée sur trois fronts :

1. Des flux continuent de transiter par le détroit d'Ormuz.
2. La Chine a détruit 12% de sa propre demande (-2 millions de barils/jour).
3. La hausse des prix a entraîné une légère baisse de la consommation dans le reste du monde, notamment en Europe (-5%).

Atlantico : Le système de navettes maritimes (« Hormuz Shuttle ») instauré par les Émirats arabes unis et leurs voisins semble être le pilier de ce maintien. Comment fonctionne-t-il concrètement et quelles en sont aujourd'hui les limites ?

Michel Fayad : Le système des navettes, lui, est bien réel. La compagnie pétrolière des Émirats a lancé le

schéma au printemps : un superpétrolier charge dans le Golfe, sort en rasant la côte d'Oman, verse sa cargaison dans un autre navire resté en zone plus sûre au large de Sohar ou de Fujairah, puis rebrousse chemin. L'Arabie saoudite, avec sa flotte Bahri, et le Koweït ont suivi, surtout après l'attaque et la fermeture de l'oléoduc Est-Ouest vers Yanbu au début de septembre. Reuters écrivait en juin qu'au moins cent seize navires avaient participé à ces opérations depuis le début du mois de mai. Ce n'est pas « cent seize pétroliers qui font ce manège tous les jours ». Cette phrase du brief déforme la source. En septembre, les transferts de navire à navire saturent. Les files d'attente s'allongent. Une opération prend maintenant près de dix jours, contre cinq à sept auparavant. Kpler estime environ 2,5 millions de barils par jour transférés ainsi en septembre, contre 1,4 million en août. OilPrice confirme la congestion et des tarifs de location de superpétroliers entre le Golfe et la Chine à des records, autour de 1,27 million de dollars par jour.

Thierry Bros : Si le prix du brut est fixé à l'échelle internationale, le coût du fret logistique explose en raison du détournement des navires et des primes de risque. Ce sont les raffineurs européens et asiatiques qui paient ce surcoût de transport, au profit direct des armateurs et des transporteurs maritimes.

Atlantico : **Après les attaques ayant bloqué son oléoduc vers la mer Rouge, l'Arabie saoudite a réorienté sa stratégie vers le détroit d'Ormuz. Peut-on parler d'un niveau d'exportation saoudien historique grâce à cette méthode ?**

Michel Fayad : Pour l'Arabie saoudite, le plan B par oléoduc vers la mer Rouge a bien existé. Les attaques des Houthis et la frappe sur le pipe ont bien cassé cette route. Le retour dans le détroit d'Ormuz avec des navettes Bahri est vrai aussi. En revanche, « ils n'ont jamais autant exporté » est faux. Bloomberg donne environ 5,28 millions de barils par jour sur les vingt-trois premiers jours de septembre. C'est le plus haut depuis le début de la guerre, pas un record historique. En août, les sorties saoudiennes par Ormuz étaient très basses, autour de 900 000 barils par jour. Ils rattrapent. Ils ne battent pas tous les records.

Atlantico : **Quel est le rôle exact de l'armée américaine (CENTCOM) dans la protection des pétroliers, et impose-t-elle des horaires de passage stricts comme une forme de régulateur de trafic maritime ?**

Michel Fayad : L'amiral Brad Cooper, chef du Central Command, a dit le 19 septembre que les forces américaines avaient aidé plus de deux mille transits commerciaux et fait sortir plus d'un milliard de barils des partenaires du Golfe ces derniers mois, sous protection coordonnée, par le couloir sud. Il a aussi affirmé que l'Iran n'avait exporté « zéro baril » grâce au blocus. Reuters décrivait dès juin des convois décalés, balises éteintes, sous parapluie américain, une technique proche de celle qu'utilisait l'Iran pour contourner les sanctions. On ne trouve pas d'« horaires très précis publiés dans la journée ». En revanche, il est exact que la marine américaine n'escorte pas chaque pétrolier un par un.

Atlantico : **L'Iran semble pris à son propre piège, avec un terminal pétrolier à l'île de Kharg présenté comme quasi paralysé. Téhéran est-il aujourd'hui totalement privé de ses capacités d'exportation ?**

Michel Fayad : La tendance est juste, la formulation est trop nette. Le blocus américain des ports iraniens depuis la mi-juillet a été efficace. OilPrice écrivait le 8 septembre que les exportations iraniennes s'étaient effondrées, avec des chargements d'août en baisse d'environ 80 pour cent sur un an, et plusieurs suiveurs de navires à zéro sortie du Golfe en août. L'île de Kharg a bien été quasi à l'arrêt fin juillet et début août. Mais « presque à l'arrêt depuis le mois d'août » est daté. À la mi-août, des chargements ont repris de façon ponctuelle, selon Windward et TankerTrackers. Et Bloomberg, aujourd'hui, évoque des cargaisons iraniennes qui ressortent, depuis Tchabahar et depuis l'intérieur du Golfe. L'Iran vend beaucoup moins. Les armateurs étrangers évitent son brut. Ce n'est pas pour autant un terminal mort sans interruption

depuis deux mois.

Thierry Bros : Le but du contre blocus américain est évidemment d'étrangler l'Iran, comme ils l'ont fait avec le Venezuela et souhaitent le faire avec Cuba. Donald Trump a compris que les sanctions n'étaient efficaces que si elles s'accompagnaient d'un blocage strict des flux. Il faudrait évoquer aussi la Chine comme la victime collatérale des exportations iraniennes. Les Chinois avaient déjà perdu environ un million de barils quotidien sous sanctions occidentales en provenance du Venezuela, maintenant ils perdent un million supplémentaire en provenance de l'Iran sous blocus US. Pour la Chine, le passage d'un pétrole à prix d'ami à un pétrole cher est désormais récessif.

Et il faut évidemment parler des Européens. Contrairement aux Etats-Unis, qui disposent d'abondantes ressources pétrolières et qui peuvent donc « recycler » la hausse des prix dans leur propre économie, la France et l'Europe ne sont plus très loin de la récession. Le fait que les ministres européens se réunissent en urgence pour débattre de l'accessibilité financière (*affordability*) et de la sécurité d'approvisionnement montre bien l'urgence du problème — avec, comme toujours, un train de retard.

Mais il faut être honnête : cette situation est aussi le résultat de choix politiques délibérés. Les politiques européennes, à travers le *Green Deal*, visaient à renchérir le coût des énergies fossiles pour forcer la transition énergétique. L'objectif explicite était de sortir du pétrole et du gaz en augmentant fortement leur prix. Aujourd'hui, avec la crise au Moyen-Orient et le contexte international, les gouvernements européens obtiennent les prix élevés qu'ils souhaitaient, mais ils réalisent désormais l'impact désastreux sur le pouvoir d'achat et l'industrie.

L'industrie pétrolière n'est pas un secteur d'une transparence absolue et la situation actuelle ne fait qu'accentuer cette opacité. Moins le marché est transparent, plus la marge d'incertitude permet à certains acteurs de générer des surprofits considérables ou de favoriser la spéculation. Cela explique aussi les différences d'analyses.

MOTS-CLES

[Guerre en Iran](#), [Détroit d'Ormuz](#), [Etats-Unis](#), [Donald Trump](#), [trafic maritime](#), [exportations pétrolières](#), [ralentissement](#), [cours du baril](#), [Crise énergétique](#), [Chine](#), [europe](#), [Rebelles Houtis](#)