

Détroits et canaux: des verrous stratégiques du Moyen-Orient (1920-2011)

Lesage François K2

Introduction:

“Celui qui commande la mer commande le commerce” affirmait l’officier américain Alfred Mahan au XXème siècle. Cette citation montre l’importance de la mer et notamment des canaux et des détroits qui permettent de relier ces espaces. Aujourd’hui près de 20 % de la production de pétrole mondiale transite par le détroit d’Ormuz. Le canal de Suez voit quant à lui passer près de 12 % du commerce mondial. Le Moyen-Orient joue donc un rôle majeur dans l’équilibre économique mondial. On peut alors s’intéresser au rôle des détroits et des canaux comme verrous stratégiques du Moyen-Orient. Le sujet fait réfléchir à la nature de ces passages. Les canaux sont des passages artificiels créés par l’homme et destinés à écourter les routes maritimes. Le canal de Suez est le plus important de la région, car il permet de relier la mer Rouge à la mer Méditerranée. Les détroits sont des passages naturels entre deux mers, mais aménagés et entretenus par l’homme. La région du Moyen-Orient en compte un très grand de détroit comme le détroit d’Ormuz qui permet de relier le Golfe Persique à l’Océan Indien, le détroit de Bab el-Mandeb qui relie la Mer Rouge au golfe d’Aden et les détroits du Bosphore et des Dardanelles qui relie la mer noire à la Méditerranée. La notion de verrous stratégiques renvoie au fait que le contrôle des canaux et des détroits peuvent influencer et bloquer les flux. On peut alors se demander dans quelle mesure les canaux et les détroits du Moyen-Orient sont-ils des verrous stratégiques indispensables au commerce mondial mais dont les tensions engendrent de nombreuses crises. Dans un premier temps nous évoquerons que les canaux et les détroits du Moyen-Orient sont des verrous stratégiques pour le commerce et l’exportation énergétique. Ensuite, nous verrons que ces espaces sont au cœur des tensions. Enfin, nous aborderons les impacts et les conséquences de ces blocages.

I-Les canaux et les détroits du Moyen-Orient : des verrous stratégique pour le commerce et l’exportation énergétique

a) Représente le seul accès à la mer pour de nombreux pays enclavé

De nombreux pays du Moyen-Orient dépendent grandement des détroits et des canaux pour l’exportation du gaz et du pétrole. Pour l’Arabie Saoudite, l’Iran, l’Irak, les Emirats Arabes Unis ainsi que le Koweït et le Qatar, il s’agit des seuls voies d’exportations de leurs hydrocarbures vers les marchés asiatiques et européens. Le détroit d’Ormuz bordé par l’Iran, l’Oman et les E.A.U. constitue le seul accès à la mer de ces Etats. 20 millions de barils de pétrole y transitent par jour représentant $\frac{1}{3}$ des exportations mondiales. Le canal de Suez est également un espace important puisqu’il permet l’exportation d’environ 8.8 millions de barils de pétrole par jour et permet au pétrole de transiter entre la mer rouge et la mer méditerranée.

b) La création des canaux et des détroits à permis un gain de temps très important pour le transport des marchandises

La création du canal de Suez en 1859 a permis d'éviter le passage des navires par le Cap de Bonne-Espérance au sud de l'Afrique du Sud ce qui prolongeait fortement le temps de trajet et augmentait le coût de l'importation. Par exemple, le détroit de Bab el-Mandeb qui relie la mer rouge à l'Océan Indien, joue un rôle crucial puisque le pétrole issu du détroit d'Ormuz peut transiter par ce détroit → voie stratégique et indispensable pour les exportations de pétrole et de gaz du Golfe vers l'Europe et l'Amérique du Nord.

c) Permet aux Etats qui contrôles ces espaces de surveiller les flux

Le contrôle des détroits permet aux Etats d'exercer une pression politique et économique en cas de crise. Lors d'une crise politique, économique ou militaire, les Etats peuvent menacer de fermer/ de restreindre l'accès au détroit ou au canal qu'ils contrôlent. Cela a pour conséquence directe une baisse significative de l'approvisionnement mondiale. Par exemple, le détroit d'Ormuz est au cœur de tensions récurrentes. Lors de la guerre Iran-Irak (1984-1988), il y a eu une véritable guerre des pétroliers. L'Iran et l'Irak bombardaient respectivement les navires ennemis pour diminuer l'accès aux ressources. Il y a eu des pertes de cargaison et des destructions de pétroliers causant des milliards de dollars de perte. En conséquence, le trafic maritime a fortement diminué.

II- Les détroits et canaux du Moyen-Orient : des espaces de tensions

a) Ces espaces subissent des pressions politiques et militaires

Les canaux et les détroits ne sont pas seulement des points de passage stratégiques, mais il s'agit également d'espace de tensions du aux divers intérêts des pays. Le détroit d'Ormuz est un des lieux les plus militarisés du monde. Depuis 1979 et la révolution iranienne, ce détroit est devenu un outil de pression diplomatique. Le gouvernement de Téhéran contrôle la rive nord et envoie des troupes (gardiens de la révolution). De plus, il y a de nombreuses menaces de fermer l'accès au détroit en réponse aux sanctions, frappes ou aux tensions régionales. Le seul fait de menacer permet de peser sur les marchés. Lors de la guerre du Kippour en 1973, l'Egypte a bloqué le détroit de Bab el-Mandeb pour empêcher les navires israéliens de passer de la mer rouge à l'Océan Indien. Le but était d'isoler Israël et d'exercer une pression sur le manque de ressources. Les détroits sont au cœur des pressions politiques et militaires.

b) Les détroits et les canaux du Moyen-Orient font également face à des instabilités et des attaques

Il y a eu une multiplication des attaques mercenaires et des actes de piraterie. Ces attaques asymétriques, réalisées par des groupes non-étatiques ciblent les navires commerciaux et entraînent par conséquent une importante perturbation du trafic maritime. Par exemple, entre

2005 et 2011, le Golfe d'Aden a été la cible de nombreuses attaques de la part de pirates somaliens qui voulaient piller les navires qui se rendaient vers le détroit de Bab el-Mandeb. En 2008, l'attaque du pétrolier japonais du nom de Takayama a été bombardée par des pirates somaliens. Cela a conduit à d'importantes fuites de pétrole sur un pétrolier de 150 000 tonnes.

III- Le blocage de ces espaces entraîne de nombreuses conséquences

a) De nombreuses conséquences économiques

La fermeture de certains canaux et/ou détroits peuvent avoir d'importantes conséquences économiques. La fermeture du canal de Suez conduit à de nombreuses conséquences. Tout d'abord, les navires doivent contourner l'Afrique pour pouvoir accéder au marché européen et américain. Les taux de fret (prix du transport des marchandises) explosent et le contournement de l'Afrique rallonge le trajet d'environ 4 500 à 5 000 kilomètres et de 10 à 15 jours de voyage.

+ multiplication du prix des assurances maritimes puisque chaque bateau doit être assuré contre les risques. Or, comme il y a une multiplication des risques, le prix des assurances augmente significativement. La crise de Suez en 1956 a entraîné une augmentation de 300 % du coût du transport maritime entre l'Europe et l'Asie. Le prix des assurances a été multiplié entre 2 et 4 fois d'après Lloyd's (marché de l'assurance britannique).

Les prix des barils, de l'essence et des produits agricoles ont également fortement augmenté. Le prix d'un baril de pétrole avait été multiplié par 2. La simple fermeture du canal de Suez entraîne de nombreuses conséquences économiques pour l'ensemble des pays du monde.

b) Des conséquences aux répercussions internationales

La fermeture d'un canal ou d'un détroit impact directement l'ensemble des pays du monde par le biais du commerce international qui lie tous les pays entre eux. Le blocage du canal de Suez en 1956 a conduit à de nombreuses ruptures d'approvisionnement ainsi que de nombreux retards industriels puisque près de 9 milliards de dollars de marchandises transitent par jour via le canal de Suez. De plus, les pays européens sont très dépendants des exportations notamment concernant les composants informatiques provenant d'Asie. Le blocage du canal de Suez a entraîné des retards massifs dans la production industrielle dans les secteurs automobile, électronique et textile avec en parallèle une forte augmentation des coûts d'importation pour les pays européens.

c) Renforcement de la militarisation

Les canaux et détroits sont des verrous stratégiques qui nécessitent une protection et une surveillance accrue. Pendant et après chaque crise, les États déploient des flottes de guerre, ce qui contribue à la forte militarisation de ces zones. Par exemple en 1988, un navire de la frégate américaine (l'USS Samuel B. Roberts) avait été frappé par une mine iranienne et les États-Unis ont lancé l'opération "Praying Mantis" en 1988 qui a conduit à l'envoi de

plusieurs groupes de navires de guerre à proximité du détroit d'Ormuz. Cette opération a entraîné la destruction de plusieurs plateformes pétrolières iraniennes (Sassan et Sirri). De plus, de nouvelles alliances ont vu le jour pour assurer la protection de ces espaces avec notamment la création du Conseil de Coopération du Golfe créé en 1981 et renforcé après la guerre Iran-Irak. Enfin, la région a vu la multiplication du nombre de bases militaires étrangères. Les Etats-Unis et la Chine ont développé leur présence dans la région. La stratégie du "collier de perles" lancé en 2004 vise à renforcer la sécurité des nouvelles routes de la soie. Ils ont par exemple installé une base militaire à Oman en 2008. Les Etats-Unis comptent 5 bases militaires marines tandis que la Chine en compte 3 ce qui montre un renforcement de la militarisation de ces zones.

Pour conclure, il apparaît finalement que les canaux et les détroits du Moyen-Orient sont des verrous stratégiques notamment pour le commerce et les exportations de pétrole et de gaz. Ils constituent la voie principale de commerce pour cette zone qui regroupe les plus gros exportateurs de pétrole et de gaz du monde. Cependant, ces espaces sont considérés comme des espaces très stratégiques et font donc l'objet de nombreuses tensions entre Etats, mais également avec des acteurs non-étatiques. Enfin, il apparaît finalement que le blocage de ces canaux et détroits ont de nombreuses conséquences économiques qui touchent l'ensemble des pays conduisant à un renforcement de la militarisation de ces zones.

Sources :

Courrier International, "Le détroit d'Ormuz, un point névralgique pour le commerce mondial du pétrole et du gaz", Courrier International [en ligne], 23 Juillet 2025, [consulté le 16 Novembre 2025] Disponible sur: [Courrier International](#)

SERFATY, Charles. « De Suez à Ormuz, quand les détroits font trembler l'économie mondiale ». ELNET — réseau d'analyse géo économique, 3 juillet 2025,[en ligne], [consulté le 16 Novembre 2025] Disponible sur: [Article](#).

BERG, Eugène. « La mer Rouge, épiceintre des conflits du Moyen-Orient ». Conflits : Revue de Géopolitique, n° 53, 4 septembre 2024. Article en ligne, [consulté le 16 Novembre 2025]. Disponible sur: [Article](#)