



Grand Dossier

Le commerce maritime



Table des matières

Introduction.....	2
I/ Histoire du commerce maritime.....	2
A) Le Portugal et l’Espagne à la tête des « Grandes découvertes »	2
B) Les Provinces- Unies : armateur du monde	4
C) Le Royaume-Uni : une puissance maritime globale	4
D) Les États-Unis : gendarme des mers	5
II/ Le transport maritime aujourd’hui.....	5
A) Le porte-conteneurs, symbole du commerce mondial.....	5
B) Le fret maritime, aux mains d’un poignée d’acteurs	6
C) Les routes des conteneurs : le Nord au cœur des échanges	6
D) Les routes du pétrole : constantes et mutations.....	7
E) Les ports : un recentrage vers l’Asie.....	7
III/ Les espaces maritimes stratégiques du commerce international.....	8
A) Mer Rouge : un pont fragile entre l’Europe et l’Asie	8
B) Golfe Arabo-Persique : centre névralgique du commerce d’hydrocarbures.....	9
C) Océan Indien : toujours plus au cœur des échanges mondiaux.....	11
D) Détroit de Malacca : clé de voûte de l’économie chinoise	11
E) Les mers de Chine : dans le viseur de Pékin	12
F) Océan Pacifique : interface entre deux géants	13
G) Canal de Panama : enjeu crucial pour les États-Unis	13
H) Océan Atlantique : une centralité révolue ?	14
I) Détroits et mers de l’Europe : un commerce encore florissant	15
J) Les nouvelles routes transpolaires : enjeu du monde qui vient	16
Bibliographie	18

Introduction

Le commerce maritime représente 90% du commerce mondial en volumes transportés et 80% en valeur. La progression a été spectaculaire : près de 12,5 milliards de tonnes de marchandises ont circulé sur les mers du globe en 2025, contre seulement 550 millions de tonnes en 1950. Par comparaison, le fret aérien transporte à peine 130 millions de tonnes de marchandises chaque année.

Le transport maritime, bien que pénalisé par sa lenteur, se démarque par sa très grande rentabilité et ses émissions de CO2 limitées par rapport au transport aérien. Selon Armateurs de France, transporter 20 tonnes de l'Asie vers l'Europe coûte autant qu'un billet d'avion pour une seule personne sur le même parcours.

Colonne vertébrale de la mondialisation et de l'économie mondiale, le commerce international tel qu'on le connaît aujourd'hui est le fruit d'un lent processus historique qui a vu les hommes passer du cabotage au transport de plusieurs milliards de tonnes de marchandise chaque année.

I/ Histoire du commerce maritime

La navigation et le commerce maritime existent depuis l'Antiquité dans des espaces semi-fermés comme la mer Méditerranée, la mer Rouge ou les mers de Chine. L'ère des voyages au long cours ne commence qu'au XVe siècle, avec l'époque dite des « Grandes découvertes ». Les progrès techniques de la construction navale, la maîtrise de nouveaux outils de navigation et des décisions politiques audacieuses conduisent les marins occidentaux à s'éloigner des côtes pour se lancer à la conquête des océans.

A) Le Portugal et l'Espagne à la tête des « Grandes découvertes »

Dès 1415, le prince portugais Henri « le Navigateur » lance des expéditions à travers l'océan Atlantique pour trouver un passage maritime vers l'Inde dont les épices se vendent à prix d'or en Europe. Son objectif est de tracer une route commerciale directe entre Lisbonne et le sous-continent indien de manière à éviter les routes terrestres contrôlées par les marchands arabes.

La couronne d'Espagne a le même objectif lorsqu'elle confie au Génois Christophe Colomb trois navires et un équipage. Celui-ci doit trouver une route directe pour l'Inde, mais cette fois en allant vers l'ouest et en pariant sur la circumnavigation – la navigation autour du globe.

En 1492, Colomb accoste sur la terre, il pense être en Inde mais il vient de « découvrir » l'Amérique. En 1498, le Portugais Vasco de Gama parvient quant à lui à rejoindre l'Inde directement en faisant le tour de l'Afrique via le cap de Bonne-Espérance¹.

En moins de 6 ans, les deux grandes routes qui vont structurer le commerce international pendant des siècles ont été découvertes.

En quelques années, le Portugal et l'Espagne vont se tailler des empires dans le nouveau continent américain et établir des routes commerciales entre ces nouveaux territoires et leur métropole, c'est la mise en place du commerce triangulaire :

- les marchands européens se rendent sur les côtes africaines où ils ont établi des comptoirs, avec leurs navires remplis de produits manufacturés qu'ils échangent contre des esclaves ;
- ils naviguent ensuite sur le nouveau continent où ils vendent leurs esclaves et chargent leurs bateaux de matières premières ;
- ils retournent en Europe vendre ces marchandises précieuses en provenance du nouveau monde.

A partir du XVII^e siècle, le Royaume-Uni, la France et les Provinces-Unies (actuels Pays-Bas) se joignent à ce commerce et lui donnent encore une tout autre ampleur. En quatre siècles, 30 000 expéditions auraient conduit à la déportation de 12 millions d'Africains sur le continent américain.

A l'Est, le Portugal va constituer un véritable empire maritime à partir de la ville indienne de Goa conquise dès 1510. Ils établissent toute une série de forteresses et de comptoirs le long des côtes africaines, dans le détroit d'Ormuz, tout autour de l'Inde, dans l'actuelle Indonésie, dans le détroit de Malacca, à Macao et jusqu'au Japon – une véritable thalassocratie qui contrôle le commerce dans l'océan Indien.

Mais au XVII^e siècle, ce monopole portugais sur le commerce des épices est renversé par les deux grandes puissances maritimes émergentes : le Royaume-Uni et les Provinces-Unies.

¹ Le cap de Bonne-Espérance avait été atteint pour la première fois en 1488 par le Portugais Bartolomeu Dias

B) Les Provinces-Unies : armateur du monde

A partir de 1584, les Provinces-Unies (actuels Pays-Bas) s'imposent comme l'une des principales puissances commerciales du monde, c'est ce que l'on va appeler le « Siècle d'or néerlandais ». L'une des clés de ce succès repose sur leur rôle d'armateur du monde. Là où les Espagnols assuraient les liaisons entre les seules parties de leur empire, Amsterdam met en relation des acteurs étrangers. L'extension de son réseau commercial à l'ensemble de la planète lui offre la possibilité de s'assurer des monopoles dans les secteurs les plus rentables, mais aussi de jouer sur la complémentarité : les soieries chinoises s'échangent contre l'argent japonais qui, à son tour, permet de se procurer la porcelaine de l'empire du Milieu et les précieuses épices des actuelles Philippines.

Si les Provinces-Unies ont été, un temps, le principal armateur du monde, elles le doivent au faible coût de transport dont elles bénéficient grâce à l'élimination des voyages à vide. Les Provinces-Unies ne se contentent d'ailleurs pas de leur rôle d'import-export de matières premières, elles s'emploient à les transformer pour maximiser les gains liés à leur commerce. Des raffineries de sucre, des manufactures de tabac, des tailleries de diamant, des savonneries, des huileries sont ainsi construites et vont faire des Provinces-Unies une puissance manufacturière en plus d'être une puissance commerciale. Au cours du XVII^e siècle, les Provinces-Unies ont ainsi révolutionné l'économie mondiale et les règles du transport maritime.

C) Le Royaume-Uni : une puissance maritime globale

Si les Provinces-Unies construisent leur domination sur le commerce, le Royaume-Uni construit la sienne sur la puissance. Forte de sa victoire contre l'Invincible Armada espagnole en 1588, la Royal Navy s'institutionnalise, se renforce et se modernise tout au long des siècles suivants. Jusqu'à la fin du XVII^e siècle, les Anglais conquièrent les mers en éliminant les rivaux espagnols, hollandais puis français. L'Empire britannique s'étend aux quatre coins du monde et développe des routes maritimes par lesquelles transitent les richesses. Sur les côtes de l'Inde, la Compagnie britannique des Indes orientales² crée des comptoirs à Madras, Bombay ou Calcutta. Les Anglais fondent les 13 colonies en Amérique, s'installent à la Barbade, s'emparent de la Jamaïque et occupent les Bahamas. A la fin du XVII^e siècle, les Caraïbes sont l'un des nœuds de l'économie mondiale, et le centre d'une compétition féroce entre puissances coloniales autour de la canne à sucre.

Le XVIII^e siècle voit encore s'affirmer la suprématie mondiale britannique. Londres possède la flotte de guerre la plus puissante, et elle est implantée sur tous les continents. Pour asseoir son emprise, le Royaume-Uni dessine des zones de commandement, chacune hébergeant une flotte. Pour reprendre la citation de Sir Walter Raleigh, favori de la reine Elizabeth I^{re} (1533-

² Compagnie commerciale privée, soutenue par la couronne britannique et qui a été le fer de lance de la colonisation de l'Inde

1603) : « *Celui qui commande le commerce de la mer, commande la richesse du monde donc le monde lui-même* ». Jamais dans l'Histoire une telle domination sur les océans n'avait existé.

D) Les États-Unis : gendarme des mers

La domination britannique sur les océans du globe n'est véritablement supplantée qu'après la Première Guerre mondiale, et surtout après 1945. Un nouvel ordre mondial se met alors en place sur les mers, celui de la libre circulation. Les États-Unis, nouvelle première puissance maritime mondiale, se posent en gendarme des mers et garantissent cette libre navigation à l'aide de leur puissante flotte et de leur réseau de bases navales. Dans ce contexte, le commerce maritime a connu une croissance inédite au cours des 80 dernières années, le volume des échanges internationaux ayant été multiplié par 25 sur la période.

II/ Le transport maritime aujourd'hui

Aujourd'hui le transport maritime permet d'acheminer sur des distances intercontinentales des flux considérables et de toutes natures : pétrole brut transporté grâce aux tankers, vrac solide (charbon, minerais, grains) dans les vraquiers, marchandises les plus diverses à bord des porte-conteneurs.

La spécialisation des navires et leur standardisation permettent de produire de la tonne-kilomètre à bas coût et avec une grande fiabilité. En outre, l'augmentation de la taille des navires permet de considérables économies d'échelle.

A) Le porte-conteneurs, symbole du commerce mondial

Dans les années 1960, l'adoption d'une norme internationale pour la taille et la forme des conteneurs a marqué un tournant pour le commerce international. Ainsi ont été créés les conteneurs « vingt pieds » aussi connues sous le nom « d'EVP »³. L'EVP est devenu une nouvelle unité de mesure qui correspond à un conteneur d'une longueur de 20 pieds (6,10 m). On l'utilise aussi pour exprimer la capacité des navires porte-conteneurs ou des terminaux.

La capacité des plus gros porte-conteneurs au monde dépasse les 20 000 EVP, contre 3 000 dans les années 1970. Une centaine de porte-conteneurs ont une capacité supérieure à 18 000 EVP. Le plus grand d'entre eux, le MSC Irina, construit en 2023, a une capacité de 24 346 EVP. Il mesure 400 mètres de long et de 61 mètres de large, soit l'équivalent de 3,5 terrains de football.

³ EVP pour « Équivalent Vingt Pieds » – en anglais, TEU pour « Twenty-foot Equivalent Unit »

La conteneurisation a permis d'accroître l'efficacité du transport de marchandises en réduisant la durée de transport de 84%, et le coût de 35%. Aujourd'hui, 90% des marchandises autres que le vrac sont transportées en conteneurs.

Parmi leurs nombreux intérêts, ces conteneurs permettent le transbordement. Les marchandises ayant traversé un océan sur un navire géant peuvent ainsi être transférées sur des bateaux de plus petite taille pour rejoindre des ports secondaires. De là, grâce à leur taille et leur forme standardisées, les conteneurs sont facilement chargés sur d'autres moyens de transport, comme des poids lourds, des trains ou des barges fluviales.

B) Le fret maritime, aux mains d'un poignée d'acteurs

Les compagnies pétrolières affrètent elles-mêmes des navires pour transporter leur production : le pétrole brut est transporté dans des pétroliers, tandis que le gaz naturel liquéfié (GNL) est transporté dans des méthaniers. Les marchandises conteneurisées sont quant à elles transportées par des porte-conteneurs via des sociétés spécialisées qui assurent un service régulier entre les différents ports.

Pour évaluer le poids de celles-ci, on prend comme critère l'EVP de leur flotte de porte-conteneurs. Ainsi, la compagnie italo-suisse MSC, la première du classement, opère près de 1000 navires pouvant contenir au total 7 263 133 conteneurs standardisés (ou « équivalent vingt-pieds »). La danoise Maersk est deuxième avec 4 656 044 EVP, suivi de la française CMA-CGM (4 253 437) et la chinoise COSCO (3 595 700). Les quatre principaux armateurs représentent à eux seuls près de 60% des capacités mondiales de transport de conteneurs.

Qu'il s'agisse de pétroliers, de méthaniers, de vraquiers ou de porte-conteneurs, ces navires battent bien souvent un pavillon dit « de complaisance ». C'est-à-dire qu'ils sont enregistrés officiellement dans un pays qui permet de s'affranchir de certaines taxes et normes. Ainsi, la plupart des grands bateaux du commerce maritime international sont aux couleurs du Panama, du Liberia, des îles Marshall, de Malte ou encore des Bahamas.

C) Les routes des conteneurs : le Nord au cœur des échanges

Le commerce de marchandises conteneurisées s'organise autour de trois routes principales : Transpacifique, Transatlantique et Asie-Europe.

La voie Transpacifique, reliant notamment les États-Unis et la Chine, est la plus importante, avec, en 2024, un volume total de 28,5 millions d'EVP transitant sur cet axe. Vient ensuite la route Asie-Europe avec 23 millions d'EVP, et enfin, la route Transatlantique avec seulement 7,9 millions d'EVP.

Des flux secondaires Nord-Sud relient également les continents africain et sud-américain au commerce international. En outre, on assiste ces dernières années à une intensification des flux conteneurisés entre l'Asie de l'Est, l'Asie du Sud (Inde, Pakistan, Sri Lanka) et le Moyen-Orient.

D) Les routes du pétrole : constantes et mutations

Le transport de gaz et de pétrole représente un tiers du commerce maritime mondial et il emprunte des routes bien spécifiques.

Principale région productrice, le golfe Arabo-Persique⁴ est le point de départ des deux principales routes du pétrole. L'une va vers l'Europe en passant le canal de Suez (ou en contournant l'Afrique) ; l'autre va vers l'Asie de l'Est en passant notamment par le stratégique détroit de Malacca. Avec la montée en puissance des économies d'Asie de l'Est, Chine en tête, qui sont généralement extrêmement dépendantes des exportations pétrolières et gazières du Moyen-Orient (jusqu'à 95% pour le Japon), cette seconde grande route du pétrole n'a cessé de gagner en importance, avec comme point relais Singapour, l'un des principaux hubs pétroliers au monde (aux côtés de Houston et du pôle Anvers-Rotterdam).

Les méthaniers transportant du GNL empruntent également ces deux grands axes, mais pas seulement. Avec la révolution du gaz de schiste⁵ à partir du milieu des années 2000, les Etats-Unis sont devenus l'un des principaux producteurs et exportateurs de gaz naturel liquéfié. Celui-ci est transporté depuis le Texas⁶ vers l'Europe mais également vers un marché asiatique dont la demande ne cesse de croître, avec pour conséquence une fréquentation toujours plus importante du canal de Panama.

E) Les ports : un recentrage vers l'Asie

On le voit, la concentration des flux maritimes en Asie de l'Est ne cesse de se renforcer. Un recentrage qui apparaît encore plus évidemment lorsqu'on observe les autres grands acteurs du commerce international : les ports.

En 2026, 14 des 20 plus grands ports mondiaux en termes de trafic de conteneurs sont asiatiques. Parmi eux, 9 sont chinois, dont le leader du classement, Shanghai. Les cinq autres ports asiatiques sont Singapour, deux ports malaisiens du détroit de Malacca, Busan en Corée

⁴ La dénomination de cet espace maritime fait l'objet d'un contentieux entre l'Iran et les puissances arabes du Golfe. Golfe Persique, pour les uns, golfe Arabe pour d'autres. Nous avons donc décidé d'adopter une dénomination pleinement en prise avec la géographie : « Golfe Arabo-Persique »

⁵ Gaz dont l'extraction par fracturation hydraulique est très coûteuse, complexe et néfaste pour l'environnement. Interdits dans de nombreux pays comme la France ou l'Allemagne, ils sont exploités à grande échelle aux États-Unis.

⁶ 93% du pétrole et 25% du gaz américain est exporté depuis le Texas.

du Sud, et le port thaïlandais de Laem Chabang. Le premier port non-asiatique est celui de Dubaï, aux Émirats arabes Unis (9^e). Deux ports européens figurent dans la liste avec Rotterdam (11) et Anvers (13), et deux sont aux États-Unis (Los Angeles et Long Beach). Enfin, le port en pleine expansion de Tanger a fait une entrée fracassante dans le classement ces dernières années, et occupe désormais la 17^{ème} place.

L'influence chinoise se fait sentir jusque dans les ports européens. En effet, après son achat retentissant du port du Pirée (Grèce) en 2016, la compagnie maritime chinoise COSCO est entrée au capital de nombreux ports européens dont ceux d'Anvers, de Bilbao, de Hambourg, de Rotterdam ou de Zeebrugge.

III/ Les espaces maritimes stratégiques du commerce international

Dans cette organisation complexe du commerce maritime international, certains espaces apparaissent comme particulièrement sensibles et stratégiques : des canaux, détroits, golfes, mers et autres sous-ensembles maritimes qui imposent des contraintes géographiques particulières et qui sont parfois la caisse de résonance de tensions géopolitiques.

A) Mer Rouge : un pont fragile entre l'Europe et l'Asie

Longue et relativement étroite (2 500 km de long pour 250 km maximum de large), la mer Rouge couvre quelque 450 000 km², soit la superficie de l'Espagne. Jusqu'en 2023, elle était considérée comme un axe incontournable de la navigation mondiale. Comptant parmi les trois grandes autoroutes maritimes mondiales (l'axe Asie-Europe), elle voyait transiter 12 à 15% du commerce mondial : porte-conteneurs connectant l'Europe à l'Asie orientale, pétroliers et méthaniers en provenance du golfe Arabo-Persique. Cette centralité, la mer Rouge la doit avant tout à la présence à son extrémité nord, de l'une des infrastructures les plus sensibles du globe, le canal de Suez.

Percé entre 1859 et 1869 à l'initiative du diplomate français Ferdinand de Lesseps, le canal de Suez est le plus long canal artificiel sans écluse au monde avec 190 kilomètres de voie navigable. Reliant la mer Méditerranée à la mer Rouge, il a en effet transformé la géographie maritime en permettant de connecter l'Europe et l'Asie sans avoir à contourner l'Afrique. Ainsi sur un trajet entre le golfe Arabo-Persique et Londres par exemple, le passage par le canal de Suez permet de gagner près de 10 jours par rapport au passage par le cap de Bonne-Espérance.

En 2015, après dix années de travaux, le creusement d'une nouvelle voie de 35 kilomètres de long rend possible la circulation à double sens et donc la réduction du temps d'attente. Des

travaux qui doivent permettre, en théorie, le passage de 97 navires par jour contre 49 auparavant. Mais dans les faits, le potentiel du canal de Suez est loin d'être atteint en raison de l'instabilité géopolitique dans la région.

A l'autre extrémité de la mer Rouge, se trouve le détroit de Bab el-Mandeb⁷ qui s'ouvre sur le Golfe d'Aden et marque l'entrée dans l'océan Indien. Il forme un goulet étroit de 30 km de large et des puissants courants y rendent la navigation périlleuse. Contrôlé par le Yémen au nord et par l'Érythrée, Djibouti et la Somalie au Sud, le Bab el-Mandeb se trouve dans une région très instable, ce qui en fait l'un des points de passage les plus sensibles du commerce international.

L'attaque terroriste du 7 octobre 2023 perpétrée par le Hamas palestinien et le déclenchement de la guerre à Gaza par Israël va indirectement perturber en profondeur le trafic maritime dans le détroit de Bab el-Mandeb – et donc en mer Rouge. En effet, les rebelles Houthis du Yémen⁸, alliés de l'Iran et affiliés à « l'axe de la résistance » contre Israël, s'engagent dans le conflit contre l'État hébreu. Ils vont alors profiter de leur situation géographique et de leur contrôle des ports yéménites du détroit de Bab el-Mandeb pour viser des navires commerciaux croisant dans ces eaux. De novembre 2023 à octobre 2025, les Houthis auraient attaqué plus de 100 navires commerciaux, rendant la navigation en mer Rouge plus qu'incertaine et faisant chuter le trafic maritime de près de 50%.

Si les attaques ont cessé depuis l'entrée en vigueur du cessez-le-feu entre Israël et le Hamas en octobre 2025, la fréquentation du détroit de Bab el-Mandeb n'a jamais retrouvé son niveau d'avant-guerre, de nombreux armateurs préférant entreprendre le long contournement de l'Afrique plutôt que de prendre le risque de passer par le détroit contrôlé par les Houthis.

Une perturbation qui a de lourdes conséquences pour l'Égypte qui a vu le nombre de passages par le canal de Suez chuter ces dernières années. Un manque-à-gagner évalué à plus de 7 milliards de dollars par an pour un pays déjà fragile sur le plan économique.

Une crise qui révèle la grande vulnérabilité d'une voie commerciale comme celle de la mer Rouge. Mais plus récemment, c'est un autre espace maritime qui s'est vu paralysé par la guerre : le golfe Arabo-Persique.

B) Golfe Arabo-Persique : centre névralgique du commerce d'hydrocarbures

Le golfe Arabo-Persique recouvre un espace maritime d'environ 225 330 kilomètres carrés que se partagent l'Iran, l'Irak, le Koweït, l'Arabie saoudite, le Bahreïn, le Qatar, les Émirats arabes

⁷ Bab el-Mandeb signifie « Porte des lamentations ». Ce nom ferait référence aux dangers liés à la navigation dans le détroit

unis (EAU) et Oman. A l'est, le golfe Arabo-Persique est connecté au golfe d'Oman et à l'océan Indien via le détroit d'Ormuz.

Une zone qui représente un tiers de la production mondiale de pétrole, et plus de la moitié des réserves connues. Ainsi, parmi les dix plus gros producteurs de pétrole en 2022, cinq sont dans la zone : l'Arabie saoudite, l'Irak, les EAU, l'Iran et le Koweït. Pour le gaz naturel, le ratio est de trois sur dix : l'Iran, le Qatar et l'Arabie saoudite.

Cette richesse énergétique fait du golfe Arabo-Persique un espace incontournable du commerce maritime mondial, comme en témoigne l'envergure du port de Jebel Ali, à Dubaï, aux Émirats arabes unis, le premier port du Moyen-Orient et l'un des 10 plus importants de la planète. Parmi les autres infrastructures portuaires importantes de la région, on peut citer Abou Dhabi (Émirats), Bandar Abbas (Iran), Salalah (Oman) ou Damman (Arabie saoudite). Ensemble, ces ports constituent le principal hub du commerce maritime d'hydrocarbures dans le monde.

En effet, 25% du pétrole et 20% du gaz naturel liquéfié acheminés par la mer passent par le stratégique détroit d'Ormuz. En son point le plus étroit, entre la péninsule omanaise de Musandam et l'Iran, celui-ci est large d'à peine 45 km.

Un verrou stratégique qui constitue une véritable arme économique pour l'Iran qui a souvent menacé de fermer le détroit au cours des dernières décennies. Longtemps très dépendants des hydrocarbures du Golfe, les Etats-Unis avaient même fait de la libre navigation dans la zone un enjeu de « sécurité nationale ».

En février 2026, ce scénario catastrophe d'une fermeture du détroit d'Ormuz devient réalité dans le cadre de la guerre contre l'Iran déclenchée par les Etats-Unis de Donald et le Premier ministre israélien Benjamin Netanyahu. En effet, malgré la neutralisation d'une partie de ses forces, et notamment d'une grande partie de sa puissance maritime, l'Iran riposte en attaquant les États arabes du Golfe, alliés des Etats-Unis, en visant des navires commerciaux et en interdisant, de fait, l'accès au détroit d'Ormuz.

Avec ce blocage maritime, c'est près d'un quart des flux d'hydrocarbures de la planète qui est affecté. Les alternatives terrestres (routes, chemin de fer, oléoducs, gazoducs) ne peuvent compenser qu'en très faible partie le trafic par bateaux et ce sont donc les chaînes d'approvisionnement en gaz et en pétrole du monde entier qui s'en trouvent perturbées.

Toutes les régions du monde ne sont cependant pas affectées de la même manière. Destination de 90% des hydrocarbures qui transitaient par le détroit d'Ormuz, l'Asie est la plus touchée. Dépendante du Golfe à 98% pour ses importations de gaz et de pétrole, les Philippines ont ainsi dû déclarer un « état d'urgence énergétique ». L'Inde, le Japon, la Thaïlande, le Vietnam ou encore le Sri Lanka ont également dû prendre des mesures face à la crise. Deuxième région à

importer le plus d'hydrocarbures depuis le Golfe, l'Europe est également durement frappée par la fermeture du détroit d'Ormuz.

Comme dans le cas de la crise du Bab el-Mandeb, celle du détroit d'Ormuz met en lumière l'interconnexion des économies du globe, la centralité du trafic maritime mais aussi la vulnérabilité de ses routes.

C) Océan Indien : toujours plus au cœur des échanges mondiaux

Bab el-Mandel et Ormuz : deux points de passage stratégiques qui permettent d'accéder, via à la mer d'Arabie, à l'océan Indien dont l'importance ne cesse de croître avec l'émergence des marchés asiatiques. 80% du commerce pétrolier, 50% du trafic de conteneurs, 33% du trafic de cargos vraquiers : les chiffres concernant le troisième plus vaste océan du globe parlent d'eux-mêmes.

Longtemps puissance terrestre tournant le dos à cet espace maritime qui porte pourtant son nom, l'Inde regarde vers la mer depuis le début du XXI^e siècle et elle profite de sa position géographique, sur l'une des routes les plus fréquentées de la planète, pour se mêler au commerce maritime mondial. Pour cela, elle peut notamment s'appuyer sur les ports de Kandla, dans le Gujarat, et le port de Mumbai.

L'océan Indien offre également une interface avec l'Afrique de l'Est où se trouve notamment le plus grand port de la partie sub-saharienne du continent, celui de Durban, en Afrique du Sud ; mais également le port de Dar es Salam (Tanzanie), à l'entrée du canal du Mozambique. Deux villes portuaires qui ont vu leur importance croître avec les menaces contre la sécurité de la navigation en mer Rouge et la décision par certains armateurs de privilégier la route contournant l'Afrique en passant par le cap de Bonne-Espérance.

A l'Est enfin, l'océan est bordé par l'Australie et l'Indonésie. Il est connecté aux espaces maritimes de l'Asie de l'Est par un autre détroit, peut-être moins sujet aux crises et aux guerres que les deux précédents mais qui voit passer encore plus de trafic maritime : le détroit de Malacca.

D) Détroit de Malacca : clé de voûte de l'économie chinoise

Plus qu'un simple goulet d'étranglement, le détroit de Malacca est un véritable couloir maritime long de plus de 800 kilomètres. Il sépare l'île indonésienne de Sumatra (au sud) de la péninsule de Malaisie au bout de laquelle se trouve la Cité-État de Singapour. Le détroit relie l'océan Indien à la stratégique mer de Chine méridionale et connecte ainsi l'Asie de l'Est à l'Asie du Sud, au Moyen-Orient, à l'Afrique et à l'Europe.

C'est donc par cette mince bande de mer que passent les porte-conteneurs partis d'Asie de l'Est et faisant route vers l'Europe, ainsi que les pétroliers et méthaniers en provenance de la région du Golfe et à direction de l'Asie de l'Est. Il s'agit là de deux des principaux flux commerciaux de la planète. Cette centralité se vérifie en chiffre puisqu'on estime que le détroit de Malacca voit transiter un tiers du trafic maritime mondial.

Plus que la sécurité des navires, ce sont les risques d'engorgement qui menacent le bon fonctionnement du commerce maritime dans le détroit de Malacca. En effet, à l'Est, avant de donner sur la mer de Chine méridionale, les navires doivent passer par le mince détroit de Singapour qui au plus serré fait une dizaine de kilomètres de large au travers desquels passent en moyenne 260 bateaux par jour – 95 000 sur toute l'année 2025. C'est le corridor maritime qui voit passer le plus de marchandises commerciales en volume et l'un des espaces maritimes les plus congestionnés de la planète.

Une fragilité pour les économies asiatiques, et particulièrement pour la Chine qui cherche donc des alternatives. La plus sérieuse consiste en un itinéraire qui passe plus au sud et qui traverse l'archipel indonésien en empruntant les détroits de Makassar et de Lombok. Une option qui présente toutefois le désavantage d'allonger la route de manière significative et donc d'augmenter les coûts de navigation.

E) Les mers de Chine : dans le viseur de Pékin

Vers l'Est, le détroit de Malacca permet donc d'accéder aux rivages de l'Asie de l'Est, mais il ne donne pas directement sur l'océan Pacifique.

En effet, la côte Est du continent asiatique est bordée par plusieurs mers semi-fermées, séparées de l'immensité des eaux océaniques du Pacifique par un chapelet d'archipels et d'îles. Les deux principales sont les mers de Chine orientale et méridionale.

Chine, Japon, Corée du Sud, Taïwan, Philippines, Malaisie, Singapour, Vietnam : les puissances qui bordent les mers de Chine représentent 40% du commerce maritime mondial, c'est véritablement l'épicentre de la mondialisation. Encore plus impressionnant : 23 des 50 principaux ports de conteneurs du monde sont situés sur les côtes des mers de Chine.

La libre circulation et la stabilité de cet espace maritime crucial est toutefois menacée par l'expansionnisme chinois. En effet, Pékin revendique aujourd'hui la quasi-totalité des mers de Chine, en vertu de prétendus droits historiques.

La Chine s'appuie notamment sur sa doctrine de « la ligne à dix traits » en vertu de laquelle cette dernière revendique la quasi-totalité de la mer de Chine méridionale⁹ au mépris du droit international. Cela inclut l'archipel des Spratleys, dont certaines îles appartiennent aux Philippines, au Vietnam, à la Malaisie et à Taiwan et l'archipel des Paracels (Vietnam et Taïwan).

En mer de Chine orientale¹⁰, l'appétit de Pékin se porte tout particulièrement sur les îles Senkaku-Diaoyu, sous administration japonaise.

Enfin, l'Empire du Milieu accentue d'année en année sa pression sur Taïwan qu'il considère comme faisant partie intégrante de son territoire et qu'il menace d'une annexion pure et simple.

F) Océan Pacifique : interface entre deux géants

Une grande partie du commerce asiatique se fait vers l'est, avec le Golfe et l'Europe, mais les échanges sont également intenses avec le continent américain, et plus précisément les États-Unis. Les navires faisant la liaison entre Shanghai et Los Angeles, deux des plus grands ports du monde, doivent ainsi parcourir plus de 5700 kilomètres en près de deux semaines à travers l'immense océan Pacifique.

Pour rejoindre la côte est des États-Unis, ils doivent franchir un autre point très sensible du commerce maritime mondial : le canal de Panama.

G) Canal de Panama : enjeu crucial pour les États-Unis

Après une tentative française à la fin du XIX^{ème} siècle qui se solde par un échec, les États-Unis entreprennent de parachever le percement d'un canal à travers l'isthme de Panama, en Amérique centrale, à partir de 1904. Ouvert en 1914, le canal long de 77 kilomètres de long permet de relier l'océan Atlantique à l'océan Pacifique sans avoir à entreprendre le contournement de l'Amérique du Sud par le détroit de Magellan ou le périlleux cap Horn. Sur un trajet entre New York et Los Angeles, le passage par le canal de Panama fait ainsi économiser entre 20 et 25 jours de navigation.

Comme pour le canal de Suez, l'ouvrage initial s'avère avec le temps inadapté aux trafics maritimes modernes et des travaux d'agrandissement sont ainsi réalisés de 2007 à 2016. Un deuxième canal a été ajouté au canal initial et un nouveau système d'écluses a été mis en place permettant le passage de navires transportant jusqu'à trois fois plus de fret qu'auparavant. La capacité du canal a ainsi été doublée. Aujourd'hui, ce sont environ 15 000 navires qui traversent le canal chaque année.

⁹ « Mer du Sud » pour les Chinois, « mer Orientale » pour le Vietnam et « mer des Philippines occidentales » pour les Philippines.

¹⁰ « Mer de l'Est » pour les Chinois, « mer du Sud » pour les Coréens.

Le canal est emprunté par les porte-conteneurs venus d'Asie et allant vers la côte Est du continent américain, mais également par de très nombreux pétroliers et méthaniers qui traversent le canal dans l'autre sens pour alimenter le marché asiatique avec le pétrole et le gaz de schiste des États-Unis exportés depuis le golfe du Mexique¹¹. Dans le contexte de la guerre en Iran et de la fermeture du détroit d'Ormuz en 2026, ce trafic maritime d'hydrocarbures de l'Atlantique vers le Pacifique via le canal de Panama a d'ailleurs significativement augmenté.

Un axe crucial pour les États-Unis au point que Donald Trump en a fait l'une de ses grandes batailles internationales. Le président américain considère en effet que le canal est contrôlé par la Chine, par l'intermédiaire de l'entreprise hongkongaise Hutchison et de ses concessions portuaires au Panama. Trump a menacé plusieurs fois le petit État d'Amérique centrale d'une annexion pure et simple du canal qu'il considère comme revenant de droit aux États-Unis¹². Pas d'annexion jusqu'à présent, mais une victoire certaine pour le milliardaire américain en février 2026, avec l'annulation des concessions chinoises par la cour suprême du Panama.

H) Océan Atlantique : une centralité révolue ?

Théâtre de la première mondialisation – avec la « découverte » du continent américain – et centre névralgique du commerce maritime international pendant les siècles qui ont suivi, l'océan Atlantique n'a plus la même centralité que par le passé, même s'il représente encore 25 à 30% du trafic maritime mondial.

Au cœur de ces échanges, on retrouve bien sûr les flux entre l'Europe et les États-Unis – les deux plus gros marchés de consommateurs au monde – et qui concernent surtout des produits à hautes valeurs ajoutées (automobile, aéronautique, pharmaceutique, industrie). Les États-Unis qui exportent également vers l'Europe du gaz naturel liquéfié (58% des importations de GNL de l'UE), particulièrement depuis le début de la guerre en Ukraine en 2022, et la volonté des Européens de se sevrer des hydrocarbures russes

Les pays du Sud sont également des acteurs importants du commerce transatlantique. L'Amérique du Sud est ainsi un exportateur majeur de produits agricoles à destination des marchés américain et européen tandis que les pays du golfe du Guinée y exportent quant à eux avant tout du pétrole.

¹¹ Rebaptisé « golfe d'Amérique » par l'administration Trump en février 2025. Une préconisation non reconnue à l'international, mais qui a été adoptée par certaines agences et sociétés américaines, à l'image de Google Maps.

¹² Après 85 années de gestion par les États-Unis, le canal de Panama a été rétrocédé au Panama en 1999, en vertu d'un traité signé par les deux pays en 1977.

Unis par l'OTAN¹³ et par une relation commerciale privilégiée depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'Europe et l'Amérique du Nord ont fait de l'Atlantique Nord un axe fort de la mondialisation. Mais le déplacement du centre de gravité de l'économie mondiale vers l'Asie et les coups de boutoirs de Donald Trump contre ses alliés historiques ont profondément affaibli le lien transatlantique depuis 2017, et particulièrement depuis 2025. En revendiquant le Groenland, pourtant pays constitutif du Danemark, le président américain s'est ainsi directement attaqué à l'un de ses alliés au sein de l'OTAN. Les différentes menaces commerciales de Donald Trump et l'application de droits de douane contre les Européens n'ont toutefois, à ce jour, pas eu pour effet de faire baisser les échanges commerciaux entre les deux blocs.

1) Détroits et mers de l'Europe : un commerce encore florissant

GNL et machines industrielles américaines, café brésilien, viande bovine argentine, pétrole nigérian : tous ces produits venus de l'Atlantique et exportés vers l'Europe sont parfois directement acheminés dans un port de la façade océanique du continent (Le Havre ou le port de Sines, au Portugal¹⁴) mais ils doivent la plupart du temps passer par l'un des deux détroits stratégiques du continent : le Pas de Calais et le détroit de Gibraltar.

Le Pas de Calais, à l'extrémité est de la Manche, donne accès à la mer du Nord et à la plus lointaine mer Baltique tandis que le détroit de Gibraltar connecte l'océan Atlantique avec la mer Méditerranée et la mer Noire.

Sur les 20 principaux ports que compte l'Europe, 18 sont situées dans ces mers semi-fermées. Anvers, Rotterdam, Hambourg, Brême, Felixstowe en mer du Nord ; Gdansk en mer Baltique ; Valence, Barcelone, Le Pirée ou encore Istanbul en Méditerranée.

Ainsi la Manche, et le détroit qui sépare Douvres et Calais, sont traversés par 400 navires commerciaux par jour, à savoir plus de 140 000 chaque année, plus que n'importe quelle voie maritime¹⁵. Pour rejoindre la mer Baltique, les navires doivent encore passer le détroit d'Øresund qui sépare le Danemark et la Suède. En son point le plus étroit, les deux pays ne sont éloignés que de 4 kilomètres.

¹³ Organisation du traité de l'Atlantique Nord : une alliance militaire créée en 1949 et qui rassemble la plupart des pays d'Europe, les États-Unis et le Canada.

¹⁴ Les deux seuls ports de la façade Atlantique de l'Europe parmi les 100 ports les plus importants du monde.

¹⁵ La Manche est première en nombre de traversées mais pas si l'on compte le tonnage des navires qui la traverse. Les embarcations qui passent par ses eaux sont en moyenne plus petites que sur les principaux axes mondiaux

Le détroit de Gibraltar, lui aussi particulièrement étroit avec à peine 14 kilomètres de large entre l'Espagne et le Maroc, voit passer plus de 300 navires par jours, soit environ 100 000 par an. Il permet de rejoindre la mer Méditerranée dont les routes sont sillonnées par le commerce depuis des millénaires. Bordée par 22 États et territoires rassemblant 512 millions d'habitants, cet espace maritime reste un poids lourd démographique et économique. Terminal commercial important, la Méditerranée est aussi une voie de passage vers la mer Rouge et le lointain océan Indien du fait de l'existence du canal de Suez qui permet de traverser l'Égypte à partir de Port-Saïd.

J) Les nouvelles routes transpolaires : enjeu du monde qui vient

Cette carte mondiale du commerce maritime est toutefois en train d'être remise en question par de nouvelles routes, les voies polaires. Avec le réchauffement climatique, la surface de la banquise durant les mois d'été a considérablement diminué en l'espace de 40 ans, ouvrant de nouvelles voies maritimes pour relier l'Asie à l'Europe, bien plus courtes que celles passant par Malacca, Suez et Panama.

Le long des côtes sibériennes, on trouve la route du Nord-Est (dénommé "route maritime du Nord" par les Russes) permettant par exemple de relier le port russe de Mourmansk à Shanghai, en Chine. Elle est déjà ouverte presque toute l'année, grâce aux 4 brise-glaces à propulsion nucléaire russes. Selon les scientifiques, cette route pourrait être ouverte toute l'année sans brise-glaces entre 2035 et 2050. Cela redonnerait à la Russie une place centrale dans le commerce international et renforcerait le lien entre de la Russie avec la Chine, devenue son principal client en ressources énergétiques.

Côté continent américain, on trouve le Passage du Nord-Ouest qui s'étend le long des côtes de l'Alaska, du Canada et du Groenland danois. Il est resté pour la première fois libre de glace durant tout l'été 2007, laissant présager de la pérennisation d'une nouvelle route maritime internationale permettant de réduire les distances entre l'Europe et l'Asie par rapport au passage par le canal de Panama.

Enfin, on évoque aujourd'hui une troisième route dite "transpolaire", passant par le Pôle Nord. Cette route reste à ce jour hypothétique, car la présence de la glace à l'année dans cette partie centrale de l'océan Arctique constitue une contrainte majeure à la navigation.

Des routes arctiques qui passent toutes les trois par un détroit qui pourrait devenir hautement stratégique, le détroit de Béring. Point de contact le plus proche entre les Etats-Unis et la Russie, il sépare la péninsule de Tchouktche et l'Alaska d'à peine 85 kilomètres. Encore marginal à l'échelle internationale, il a vu sa fréquentation augmenter significativement ces dernières années, de 242 navires en 2010 à 665 en 2024.

Le principal atout de ses routes polaires est qu'elles permettent de réduire la distance et donc le temps de traversée, ainsi que son coût, entre l'Asie et l'Europe. La fameuse route du Nord-Est offre en effet la voie maritime la plus courte entre l'Asie et l'Europe : avec cet itinéraire, le temps de transport est divisé par deux, tombant de 30 à 15 jours, par rapport au contournement du continent eurasiatique par le sud, via le canal de Suez.

Par exemple entre Shanghai et Rotterdam, la distance via l'Arctique n'est plus que de 15 793 km contre 19 500 km via Malacca et Suez. Pour un trajet entre Hambourg et Seattle, ce sont plus de 4 000 km qui sont économisés en prenant le passage du Nord-Ouest plutôt que le canal de Panama (12 770 km contre 17 110 km).

La normalisation de ces routes reste toutefois hypothétique, notamment du fait de la complexité de la navigation en zone polaire.

La route du Nord-Est passe en effet par des détroits peu profonds (le détroit de Dmitri Laptev n'a que 6,7m de profondeur et celui de Sannikov 13m), rendant la navigation plus difficile et donc plus coûteuse. Elle semble donc inadaptée au transport des conteneurs, tant et si bien que certaines compagnies maritimes (CMA-CGM, MSC, Hapag-Lloyd) ont déjà annoncé y renoncer.

Le passage du Nord-Ouest bénéficie quant à lui de la dérive nord-atlantique, un courant chaud qui rend de larges portions de son trajet libre de glaces toute l'année.

Enfin, le gain de temps est relatif et ne concerne que certaines régions de l'hémisphère Nord. Pour une liaison Singapour-Rotterdam ou Marseille-Shanghai, le passage par les routes polaires demeure ainsi plus long que par les détroits de Suez et de Malacca.

Bibliographie

Ouvrages

Brischoux, Maxence. *Géopolitique des mers*. Paris : Presses universitaires de France, 2023.

Coutansais, Cyrille. *Une histoire des empires maritimes*. Paris : CNRS Éditions, 2016.

Coutansais, Cyrille. *Les Hommes et la mer*. Paris : CNRS Éditions, 2017.

Gautier, Gilles (sous la direction). *L'épopée du canal de Suez*. Paris : Gallimard, 2018.

Louchet, André. *Atlas des mers et océans*. Paris : Autrement, 2015.

Louchet, André. *Les océans, bilan et perspectives*. Paris : Armand Colin, 2015.

Niquet, Valérie et Peron-Doise, Marianne. *L'Indo-Pacifique, nouveau centre du monde*. Paris : Tallandier, 2024.

Ortolland, Didier et Pirat, Jean-Pierre. *Atlas géopolitique des espaces maritimes*. Paris : Éditions Technip, 2010.

Royer, Pierre. *Géopolitique des mers et des océans : qui tient la mer tient le monde*. Paris : PUF, 2012.

Samaan, Jean-Loup. *New Military Strategies in the Gulf: The Mirage of Autonomy in Saudi Arabia, the UAE and Qatar*. Londres : I.B. Tauris, 2023.

Revues

Biaggi, Catherine et Caroué, Laurent. « Les grands détroits et canaux internationaux dans la géopolitique des mers et océans, un système très hiérarchisé sous tensions multiformes ». *Géococonfluences*, juin 2024.

Doceul, Marie-Christine et Tabarly, Sylvianne. « Le canal de Suez, les nouvelles dimensions d'une voie de passage stratégique ». *Géoconfluences*, mars 2018.

Escudé, Camille. « Les pôles ». *Documentation photographique*, n° 8157, 2024.

Fau, Nathalie. « Les 'États transits maritimes' du détroit de Malacca : vers la création d'un hub énergétique transfrontalier ? ». *Hérodote*, vol. 176, n° 1, 2020.

Jedaoui, François. « Géopolitique de la mer Rouge ». *La Revue Géopolitique*, 2015.

Prazuck, Christophe. « Mer de Chine et droit de la mer : le paradoxe chinois ». *Études de l'Ifri*, Focus stratégique, 2021.

Racine, Jean-Luc. « La nouvelle donne indienne de la mer : de l'océan Indien à l'Indo-Pacifique ». *Hérodote*, n° 163, 4e trimestre 2016.

Touret, Paul. « Panorama actuel des canaux et détroits maritimes ». *Note de synthèse ISEMAR*, n° 231, mai 2021.