

La chaire décrypte :

La crise iranienne reconfigure les flux logistiques mondiaux



Le conflit actuel en Iran a des conséquences majeures sur le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales. Alors que les flux maritimes sont déroutés vers le Cap de Bonne-Espérance, le prix de l'assurance maritime dans le Golfe persique connaît des sommets. Au regard de l'importance des enjeux, il conviendra pour les entreprises d'anticiper une reconfiguration durable des flux.

L'attaque à l'encontre de l'Iran a redessiné la carte du Moyen-Orient. Le bloc qui soutient cette action militaire constitue un ensemble territorial relativement cohérent comprenant la Jordanie, l'Arabie Saoudite, le Qatar et les Émirats Arabes Unis. Celui-ci s'oppose à la vieille structure des empires iraniens représentée par le plateau persan (l'Iran), la Babylonie (l'Irak) auquel s'ajoutent deux ouvertures sur la mer au Levant (le Liban) et en Égypte. Entre ces deux camps se glisse la ligne en pointillé des neutres, incarnée par la Turquie, la Syrie, le Koweït et Oman. Pour des raisons à la fois historiques et géopolitiques, les États colorés en jaune n'ont aucun intérêt au développement des hostilités. En Iran, le régime islamique a été décapité. D'ailleurs le fils du Guide, Mojtaba Khamenei, ne s'est pas encore exprimé. D'un point de vue militaire, l'Iran conserve des moyens asymétriques permettant de bloquer le détroit d'Ormuz ou de Bab-el-Mandeb. Il s'agit essentiellement d'essaims de vedettes rapides dotés de missiles antinavire, de lances missiles et des mines. L'Iran n'est donc plus une puissance navale conventionnelle crédible, mais reste une puissance de déni d'accès, capable de perturber durablement le trafic maritime mondial. Ses forces terrestres conventionnelles rendant très hasardeux toute velléité d'intervention militaire terrestre américaine.

Aux États-Unis, le dollar connaît un sursaut alors que le complexe militaro-industriel bénéficie des commandes massives de l'État. Le prix du pétrole américain est passé de 60 à 110 dollars. Le pétrole russe a moins bénéficié de l'augmentation en raison du plafonnement imposé depuis le début de la guerre en Ukraine. La guerre en cours a surtout pour effet de reconfigurer les flux logistiques en profondeur.

En premier lieu la combinaison des interdictions de survol aérien a pour effet de créer un trou aérien béant au-dessus de la région Iran-Irak-Syrie. Les lignes aériennes passent désormais soit au nord soit au sud de la région touchée par les frappes.



Les principaux bénéficiaires de cette reconfiguration des flux aériens sont des hubs alternatifs situés en Turquie, en Asie centrale et en Europe, tandis que Bakou ou Almaty absorbent une partie du trafic détourné vers le nord. Lufthansa et Air China récupèrent des passagers qui étaient auparavant pris en charge par Emirates, Qatar Airways ou Etihad, dont l'activité s'effondre localement. Le trafic aérien se redirige donc vers des couloirs alternatifs au nord et au sud. Istamboul se substitue à l'ancien hub de Dubaï. D'un point de vue maritime, 120 navires transitaient chaque jour par Ormuz, point névralgique du commerce mondial. Ces pétroliers se dirigeaient à 80 % vers la Chine, l'Inde, la Corée du Sud et le Japon. Depuis début mars, le détroit a été miné par l'Iran. Par voie de conséquence, le trafic s'est effondré. Seuls quelques pétroliers chinois transitent par le détroit. D'un point de vue terrestre enfin, la crise en cours revitalise l'un des axes des nouvelles routes de la soie chinoise, le *Middle Corridor* qui relie la Chine à l'Europe via le Kazakhstan, l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie. Ces reconfigurations multiples haussent le coût de transport des marchandises mais aussi celui de l'assurance maritime.

Alors que le Moyen-Orient devient une vaste zone d'instabilité, il faudra anticiper une réorientation des investissements vers cette région mais aussi la mise en sommeil d'importants projets d'investissements initiés par les monarchies du Golfe.