

La crise iranienne et les économies du Golfe

Entre résilience géoéconomique et vulnérabilité stratégique

La fermeture du détroit d'Ormuz a frappé toutes les économies des pays du Golfe, quoique de manières différenciées. Pour l'avenir, l'héritage de la crise devra se conjuguer aux projets de transformation économique que mettent en œuvre tous ces pays pour s'éloigner de leur dépendance des exportations d'hydrocarbures.

La crise iranienne de 2026 a constitué un test majeur pour les économies du Golfe. En réponse à l'offensive israélo-américaine contre l'Iran le 28 février, Téhéran a perturbé le trafic maritime dans le détroit d'Ormuz tandis que Washington imposait un blocus maritime à la République islamique. Les six États du Conseil de coopération du Golfe (CCG) ont été affectés par les perturbations des flux commerciaux et des exportations d'hydrocarbures transitant par cette voie stratégique.

Une crise généralisée

Avant le conflit, entre 125 et 140 navires empruntaient quotidiennement le détroit d'Ormuz. Suite à sa fermeture partielle par l'Iran et au renforcement des contrôles maritimes américains, le trafic s'est effondré, tombant parfois à moins de cinq navires par jour fin avril. Malgré le cessez-le-feu du 7 avril, la reprise est demeurée limitée : fin mai, seuls 20 à 30 navires traversaient quotidiennement le détroit.

Cette contraction durable des flux a été accentuée par les opérations américaines de contrôle maritime. Au 31 mai 2026, l'*U.S. Central Command* (CENTCOM) indiquait avoir redirigé 118 navires commerciaux et neutralisé cinq bâtiments ayant tenté de rejoindre des ports iraniens. La crise a ainsi rappelé que, malgré les progrès accomplis en matière de diversification économique, stabilité et croissance des monarchies du Golfe demeurent étroitement liées à la sécurité régionale et à la liberté de navigation dans le détroit d'Ormuz, mais avec une intensité variable selon leur degré de dépendance de cette voie de communication.

Les pays ne disposant que d'une ouverture maritime sur le Golfe (Irak, Qatar, Bahreïn) se sont révélés particulièrement vulnérables. À l'inverse, les Émirats

arabes unis (EAU), le sultanat d'Oman et surtout l'Arabie saoudite ont bénéficié de marges de manœuvre plus importantes grâce à la diversification de leurs infrastructures portuaires et à l'existence de routes d'exportation alternatives contournant le détroit. Ces différences de vulnérabilité se reflètent dans les projections économiques du Fonds monétaire international (FMI) pour 2026, les perspectives de croissance apparaissant étroitement corrélées au degré de dépendance de chaque économie des flux transitant par Ormuz. Selon le FMI, la guerre a entraîné une forte dégradation des perspectives économiques du Moyen-Orient et du Golfe en 2026, avec une prévision de croissance abaissée à 1,1 %.

Des effets différenciés

Les économies du Golfe ont été touchées de manière inégale selon leur dépendance du détroit d'Ormuz et leur capacité à utiliser des routes alternatives d'exportation. L'Arabie saoudite apparaît comme l'économie la plus résiliente, avec une croissance attendue de 3,1 % en 2026 malgré une révision à la baisse. Grâce à son oléoduc Est-Ouest reliant les champs pétroliers du Golfe à la mer Rouge, Riyad a pu contourner les perturbations maritimes et devrait même enregistrer une croissance de 4,5 % en 2027. Héritage de la guerre Iran-Irak (1980-1988), l'oléoduc Est-Ouest a confirmé en 2026 son importance stratégique en tant qu'instrument de réduction de la dépendance saoudienne du détroit d'Ormuz et comme élément central de la résilience énergétique du Royaume face aux crises régionales.

À l'inverse, le Qatar est le pays le plus durement affecté. Le FMI prévoit une baisse de son produit intérieur brut (PIB) de 8,6 % en 2026. Cette dégradation s'explique par la mise à l'arrêt, depuis mars 2026, du complexe gazier de Ras Laffan, premier site mondial d'exportation de gaz naturel liquéfié (GNL), touché par une frappe iranienne. Cette interruption pourrait affecter jusqu'à 17 % de la capacité annuelle d'exportation du pays pendant plusieurs années.

Les EAU devraient enregistrer une croissance de 3,1 %, contre des prévisions initialement plus élevées, en raison des perturbations affectant certaines installations gazières et le port de Fujairah. Oman demeure le pays du CCG affichant la croissance la plus forte (3,5 %), grâce à son exposition plus limitée aux perturbations du détroit. En revanche, le Koweït devrait connaître une récession de 0,6 %, tandis que Bahreïn verrait son économie se contracter de 0,5 %. Au-delà du CCG, l'Irak est particulièrement affecté par le conflit, avec une baisse attendue de 6,8 % du PIB en 2026. Ses exportations pétrolières ont chuté de plus de 81 % en mars. L'économie iranienne devrait également entrer en récession, avec une chute du PIB estimée à 6,1 %.

Quel statut pour le détroit ?

Le FMI estime néanmoins qu'un rebond économique pourrait intervenir dès 2027 si les infrastructures énergétiques sont remises en état et si les flux commerciaux retrouvent leur niveau normal. Au-delà des conséquences économiques immédiates, la crise a révélé les divergences stratégiques entre États du Golfe quant à l'avenir de la sécurité maritime régionale. L'ensemble des pays du CCG s'est opposé à la mise en place d'un péage ou de droits de passage dans le détroit d'Ormuz, envisagés par l'Iran comme un moyen de financer la sécurisation des

routes maritimes et de compenser les coûts liés au conflit. Pour les monarchies du Golfe, cette mesure créerait un précédent susceptible d'accroître le pouvoir de coercition de Téhéran sur les flux énergétiques mondiaux.

Plus largement, les États du Golfe ont manifesté leur réticence à toute transformation profonde de l'ordre maritime régional. En dépit des nuances de leurs approches diplomatiques, ils partagent l'objectif commun de restaurer les conditions de navigation prévalant avant le 28 février 2026. L'Arabie saoudite, les EAU et Bahreïn ont insisté sur le maintien du principe de liberté de navigation garanti par le droit international, et sur le renforcement de la présence navale américaine et occidentale dans la région. Le Qatar, Oman et, dans une moindre mesure, le Koweït ont privilégié une approche en apparence plus ouverte au compromis avec Téhéran, sans remettre en cause le principe d'un libre accès au détroit.

Ainsi, malgré les débats survenus durant la crise, en particulier entre Washington et Mascate, sur la création d'un nouvel ordre de sécurité maritime dans le Golfe¹, aucun État du CCG n'a soutenu une redéfinition durable des règles de circulation au profit de l'Iran. Le consensus régional demeure orienté vers un retour à l'ordre maritime prévalant avant le 28 février 2026 : liberté de navigation, absence de péage et sécurisation des voies commerciales par les partenariats stratégiques avec les États-Unis et leurs alliés.

L'adieu aux hydrocarbures ?

À court terme, la crise a provoqué une hausse des recettes budgétaires pour les États du Golfe les moins dépendants du détroit d'Ormuz. Mais ces gains se sont rapidement révélés limités par les perturbations logistiques elles-mêmes. Ainsi, les bénéfices engendrés par la hausse des cours ont-ils été en partie compensés par la contraction des volumes exportés, l'augmentation des primes d'assurance et le renchérissement des coûts du transport maritime.

Cette situation souligne une contradiction fondamentale. Les économies du Golfe continuent de dépendre des revenus énergétiques pour financer leur transformation économique, mais leur prospérité future repose de plus en plus sur des secteurs dont le développement exige stabilité et prévisibilité. La crise a néanmoins montré que les capacités de contournement restent insuffisantes pour remplacer intégralement les flux transitant par Ormuz. Même les États les mieux préparés demeurent vulnérables à une interruption prolongée du trafic maritime.

Par ailleurs, depuis une décennie, les monarchies de la péninsule arabe ont engagé des programmes ambitieux de transformation économique destinés à réduire leur dépendance des hydrocarbures. *Vision 2030* en Arabie saoudite, *We the UAE 2031* aux EAU ou *Oman Vision 2040* reposent sur une hypothèse commune : l'existence d'un environnement régional assez stable pour attirer investissements étrangers, touristes, entreprises technologiques et talents internationaux. La crise de 2026 a montré que cette hypothèse demeurerait conditionnée au maintien d'un environnement régional relativement stable et à l'absence de confrontation militaire directe impliquant les principaux acteurs du Golfe.

1. J. Bartholomew, « First Thing: Trump Threatens to “Blow Up” US Ally Oman If It Does Not “Behave” over Strait of Hormuz », *The Guardian*, 28 mai 2026.

Au-delà des hydrocarbures, la crise a profondément affecté la perception du risque régional. Depuis plusieurs années, Riyad, Abou Dhabi et Doha cherchent à se positionner comme des centres mondiaux de finance, de logistique, de tourisme et d'innovation. La hausse des primes de risque a affecté les marchés financiers régionaux et renchérit le coût du capital. La crise de 2026 a ainsi mis en évidence la tension croissante entre la situation géographique et l'économie politique du Golfe. Alors que les États cherchent à s'intégrer davantage dans les flux mondiaux de capitaux et de technologies, leur environnement stratégique demeure marqué par des risques élevés de confrontation. La trêve armée du 7 avril 2026, puis la signature du protocole d'accord entre l'Iran et les États-Unis le 17 juin, ont certes contribué à une désescalade, sans toutefois faire disparaître les facteurs structurels d'instabilité.

La guerre de quarante jours a également mis en évidence l'évolution des priorités stratégiques des monarchies du Golfe. À la différence des années 2000 et du début des années 2010, les principales puissances arabes ont privilégié la désescalade plutôt que l'affrontement avec l'Iran. Depuis le rétablissement de ses relations diplomatiques avec Téhéran en 2023, l'Arabie saoudite considère la stabilité régionale comme une condition essentielle à la mise en œuvre de sa stratégie de transformation économique *Vision 2030*. Les EAU partagent largement cette approche, du fait de leur forte dépendance des flux d'investissements internationaux. Toutefois, ils privilégient une gestion du risque iranien différente de celle de Riyad, combinant dialogue avec Téhéran, coopération stratégique avec Israël et autonomie géoéconomique croissante. Leur sortie de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP), en 2026, illustre cette volonté de réduire leur vulnérabilité aux chocs régionaux tout en préservant leur flexibilité énergétique.

Le Qatar et, dans une moindre mesure, le sultanat d'Oman ont poursuivi leurs efforts de médiation tout au long de la crise, en dépit de l'émergence du Pakistan comme intermédiaire de premier plan. Islamabad a bénéficié d'atouts spécifiques : sa proximité avec plusieurs États arabes du Golfe, son statut de voisin de l'Iran, son partenariat stratégique avec la Chine, ainsi que son accès privilégié à l'entourage du président Trump. Loin de concurrencer les initiatives qataries et omanaises, l'existence de ces différents médiateurs a permis de multiplier les canaux de communication entre les parties et de faciliter les échanges diplomatiques dans les phases les plus critiques du conflit. Leur engagement répond autant à des considérations géopolitiques qu'à des impératifs économiques : dans des économies largement intégrées aux flux commerciaux mondiaux, la stabilité régionale est devenue un bien public essentiel.

C. T.

Pour en savoir plus

- O. Passot, « Repenser la posture de défense des États du Golfe après la guerre », *Brève stratégique*, n° 90, Irsem, avril 2026.
- N. Quilliam, « How the Iran War Is Reshaping Saudi Strategy: From Hormuz and Houthis to the UAE's OPEC Exit », Chatham House, 1^{er} mai 2026.
- K. E. Young, « The Gulf and the Iran Conflict: An Economic Model under Pressure », Italian Institute for International Political Studies, 2 avril 2026.

