

ANALYSE : Impact du conflit au Moyen - Orient

Mai 2026

SOMMAIRE

Impact du conflit par secteur	03
Pétrochimie	04
Huiles	05
Métaux	06
Transport maritime	07



Depuis fin février 2026, le conflit entre les États-Unis et l'Iran a entraîné une perturbation majeure du détroit d'Ormuz, infrastructure critique pour les flux énergétiques mondiaux. Malgré l'existence d'un cessez-le-feu formel, les tensions opérationnelles persistent, comme en témoignent les incidents récents impliquant des navires commerciaux et des interventions militaires. Le risque géopolitique dans la zone reste donc élevé.

Le trafic maritime dans le détroit est actuellement fortement contraint, avec un niveau de transit proche de zéro. Cette situation entraîne un blocage partiel des exportations énergétiques du Golfe, une accumulation de navires en attente et une désorganisation significative des chaînes logistiques. Les coûts de transport, d'assurance et de sécurisation des flux ont fortement augmenté, tandis que la visibilité sur les délais et les routes commerciales s'est dégradée.

En parallèle, le choc logistique se double d'un choc d'offre sur les marchés énergétiques. Une part significative de la production pétrolière mondiale est affectée, dans un contexte de faible capacité de substitution à court terme. La reprise des flux, même en cas d'amélioration des conditions de sécurité, devrait être progressive en raison des contraintes techniques liées au redémarrage des capacités et à la normalisation des chaînes d'approvisionnement.

Ces perturbations se transmettent à l'économie mondiale via trois canaux principaux :

- les prix de l'énergie et des matières premières
- les conditions logistiques et les coûts de transport
- les variables macroéconomiques (inflation, croissance, conditions financières)

L'intensité de la transmission varie selon les secteurs, en fonction de leur dépendance relative à ces facteurs.

Tableau synthétique de l'impact du conflit

Secteur	Exposition aux prix des matières premières en amont de la chaîne	Exposition à la logistique maritime	Exposition aux conditions macro	Degré d'exposition global	Commentaire
Gaz / pétrole / électricité	-	Très élevée	Élevée	Très élevé	Secteur au cœur du choc : perturbations physiques, forte volatilité des prix, impact direct sur l'inflation mondiale
Pétrochimie	Très élevée (dépend du pétrole/gaz)	Élevée	Élevée	Très élevé	Double dépendance énergie + logistique ; tensions sur les intrants et effets en chaîne sur l'industrie et l'agriculture
Métaux	Élevée	Moyenne à élevée	Élevée	Élevé	Impact indirect via énergie et coûts ; aluminium très exposé (choc d'offre), cuivre et nickel plus dépendants de la demande mondiale
Huiles végétales	Moyenne à élevée (engrais, énergie)	Moyenne	Élevée	Modéré à élevé	Impact indirect : biocarburants, coûts logistiques et arbitrages entre huiles ; tension plus marquée sur certaines huiles tropicales
Papier / bois	Moyenne	Moyenne	Élevée	Modéré	Sensible à l'énergie et à la demande globale ; impact surtout via ralentissement économique et coûts de production

Pétrochimie et plastiques

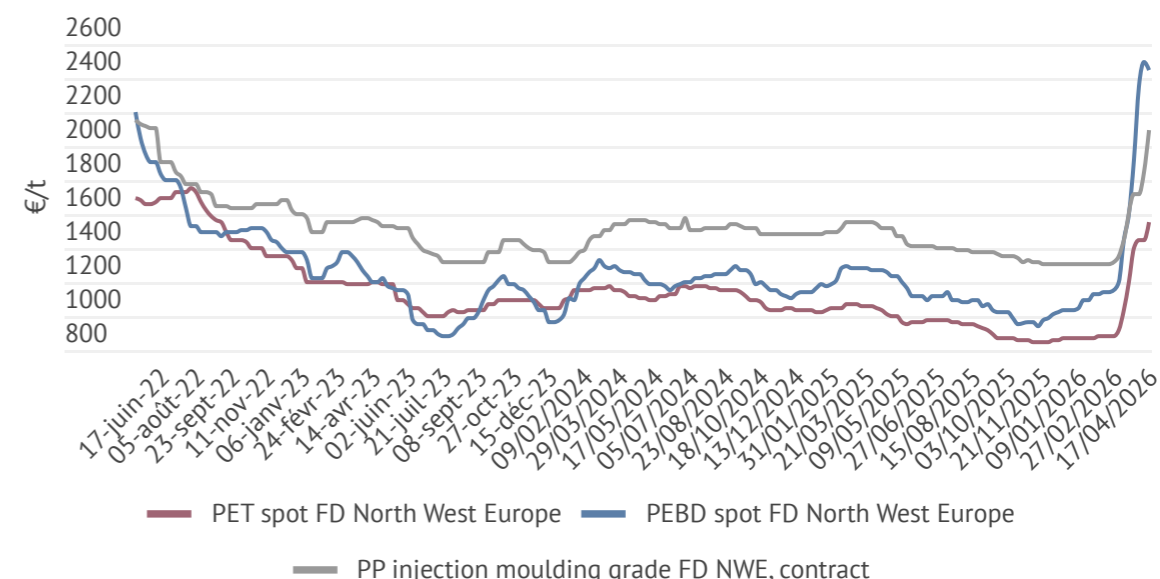
Le secteur pétrochimique est fortement exposé aux tensions sur les marchés de l'énergie, car la majorité des produits chimiques de base et des plastiques sont dérivés du pétrole ou du gaz. La hausse du prix du pétrole se transmet rapidement au naphta et au LPG, qui constituent les principales matières premières utilisées pour produire les oléfines (éthylène, propylène) et les polymères.

Plusieurs facteurs contribuent à perturber le marché des polymères. D'une part, certaines installations pétrochimiques au Moyen-Orient ont réduit ou suspendu leur production à la suite des tensions régionales ou d'arrêts de raffineries associées. D'autre part, les perturbations logistiques liées à la situation dans le détroit d'Hormuz ont temporairement paralysé le commerce de polymères depuis le Moyen-Orient vers l'Inde, la Turquie et l'Afrique.

Au début de la crise, de nombreux producteurs et négociants ont suspendu leurs offres afin d'évaluer l'évolution du marché et les conditions logistiques. Les coûts de transport ont fortement augmenté, en raison de surcharges de sécurité et du reroutage de certaines cargaisons. Cette situation a conduit à une hausse rapide des prix dans plusieurs marchés d'importation, certains produits enregistrant des augmentations significatives liées à la fois au coût des matières premières et à la hausse des frais logistiques.

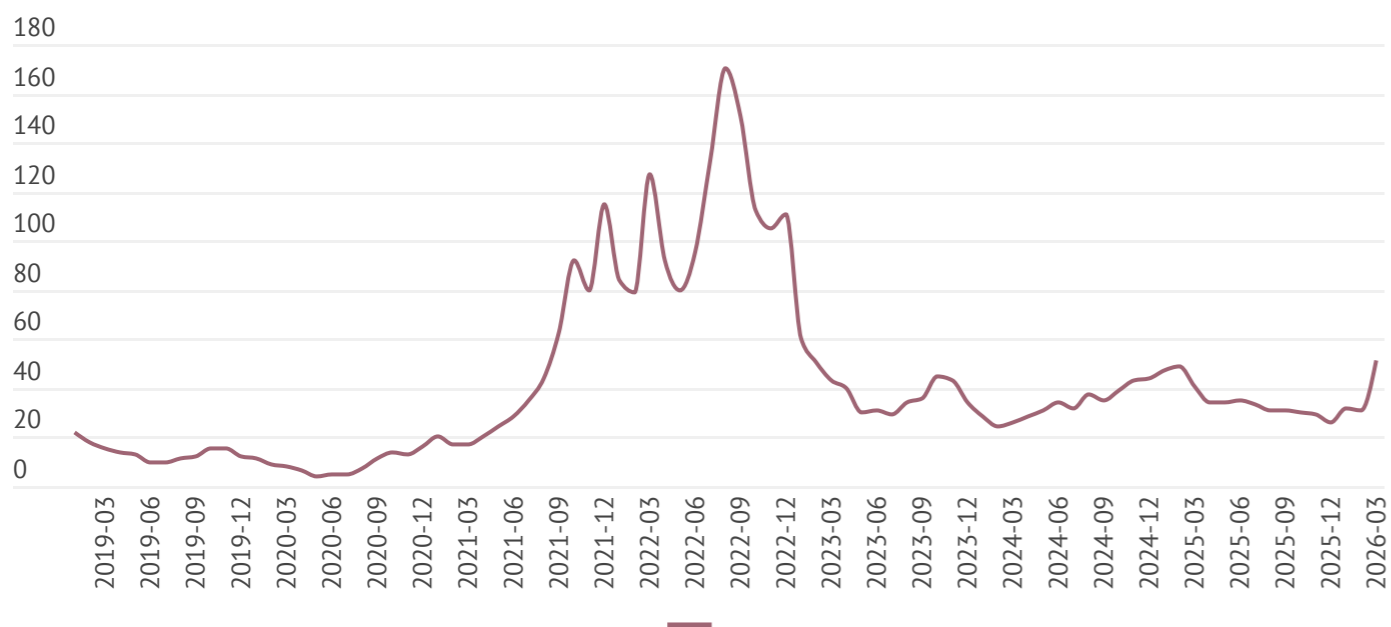
Le principal risque pour le secteur pétrochimique concerne la disponibilité des matières premières. De nombreux producteurs en Asie dépendent du naphta et du GPL provenant du Moyen-Orient. Si les flux d'approvisionnement restent perturbés pendant plusieurs semaines, certains complexes pétrochimiques pourraient être contraints de réduire leurs taux d'utilisation. Les importations en provenance d'Asie vers l'Europe se retrouveraient affectées, rendant l'Europe d'autant plus dépendante de la production. L'industrie pétrochimique européenne est déjà dans un état de fragilité, que la guerre pourrait exacerber. Les opportunités d'arbitrage s'effacent aussi avec le conflit. Les prix des monomères ont significativement augmenté, en suivant la trajectoire dessinée par les cours du pétrole. Leur évolution a grandement impacté le prix des polymères au mois d'avril 2026, mais ces baisses ralentissent progressivement. Les prix du baril du pétrole soutiennent les prix.

Cours hebdo d'une sélection de polymères



Source: Polymerupdate

Prix du gaz naturel - marchés spot - PEG (France). En €/MWh



Source: CNR/EEX

Cours du pétrole Brent daté en USD / baril



Source: CNR

Huiles

Le marché des huiles végétales est indirectement exposé aux tensions géopolitiques au Moyen-Orient à travers plusieurs canaux liés à l'énergie, aux coûts logistiques et aux arbitrages entre usages alimentaires et industriels. L'escalade du conflit en 2026, combinée à la forte volatilité des prix du pétrole et aux perturbations persistantes dans le détroit d'Ormuz, a renforcé cet environnement d'incertitude et de tension sur les marchés.

Le premier canal de transmission reste le lien étroit avec les marchés de l'énergie, notamment via les biocarburants. La hausse des prix du pétrole en 2026 a amélioré la compétitivité du biodiesel et du HVO, soutenant la demande pour certaines huiles végétales, en particulier l'huile de colza et l'huile de palme. Dans ce contexte, les usages énergétiques entrent davantage en concurrence avec les usages alimentaires, contribuant à maintenir les prix à des niveaux élevés. Cette dynamique s'inscrit dans un environnement macroéconomique marqué par une inflation persistante et des coûts de production élevés.

Le deuxième canal concerne les coûts logistiques. Bien que le détroit d'Ormuz qui tend à renchérir le coût des importations pour de nombreux pays et contribue à une hausse des prix CIF des huiles végétales. Même si les principaux flux d'huile de palme proviennent d'Asie du Sud-Est, la désorganisation du transport maritime mondial affecte l'ensemble des chaînes d'approvisionnement.

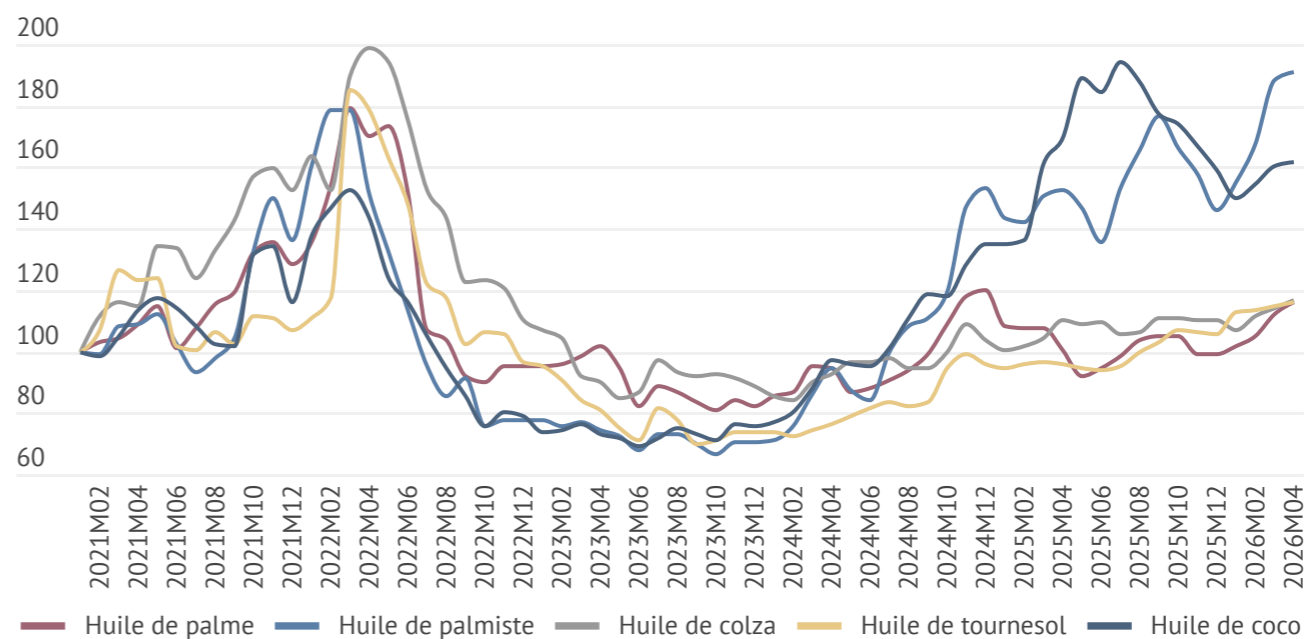
Les arbitrages entre huiles jouent également un rôle clé dans la formation des prix. Les données récentes en base 100 montrent que, après le pic de 2022, les huiles ont évolué de manière différenciée : les huiles tropicales comme l'huile de palmiste et l'huile de coco affichent une dynamique plus forte en 2025-2026, tandis que l'huile de palme, le colza et le tournesol évoluent de façon plus modérée. Ces écarts reflètent à la fois des contraintes spécifiques d'offre et des substitutions entre huiles selon les prix relatifs.

Par ailleurs, certaines huiles végétales sont utilisées dans l'oléochimie et comme substituts partiels aux produits pétrochimiques. Dans un contexte de prix élevés de l'énergie et de tensions sur les chaînes pétrochimiques, la demande industrielle pour ces huiles peut être renforcée, notamment pour la production de biocarburants, de tensioactifs ou de produits chimiques intermédiaires.

Le cadre macroéconomique global joue également un rôle déterminant. Selon le FMI, le conflit au Moyen-Orient contribue à maintenir une inflation élevée et à peser sur la croissance mondiale. Cette situation crée un équilibre fragile pour les huiles végétales : d'un côté, les coûts élevés (énergie, transport, intrants) soutiennent les prix ; de l'autre, le ralentissement économique peut limiter la demande.

Même si le marché des huiles végétales n'est pas directement affecté par le conflit, l'ensemble de ces canaux contribue à maintenir des prix élevés et une forte volatilité. À court terme, l'évolution des marchés dépendra largement de la trajectoire des prix de l'énergie, des conditions logistiques et de l'équilibre entre demande industrielle et consommation alimentaire.

Indices de prix des huiles, base 100 janv. 2021



Source: World Bank

Aluminium

Le marché de l'aluminium est particulièrement exposé aux tensions géopolitiques au Moyen-Orient, en raison du rôle stratégique de la région dans la production mondiale et de sa dépendance aux flux maritimes transitant par le détroit d'Ormuz.

En avril 2026, le marché a franchi une nouvelle étape dans son ascension, portée par une aggravation sans précédent du conflit. Sur le London Metal Exchange (LME), les cours ont atteint 3 607,50 \$/t à la mi-avril, un plus haut de quatre ans. Cette hausse s'accompagne d'une backwardation extrême, avec une prime proche de 95 \$/t entre le spot et le contrat trois mois, traduisant une tension immédiate sur les disponibilités physiques.

Ce mouvement marque un changement de régime : d'une crise logistique initialement liée aux perturbations du détroit d'Ormuz, le marché est désormais confronté à un déficit structurel profond. Bien que le détroit ait été partiellement rouvert, les flux restent fortement contraints par un blocus naval, une congestion importante et une hausse marquée des coûts de fret. Ces frictions logistiques rendent une partie des stocks difficilement accessible et contribuent à une envolée des primes régionales.

Le choc s'est également déplacé vers l'offre. Les frappes de fin mars ont provoqué des arrêts et des réductions de production majeurs dans le Golfe, notamment à Al Taweelah (EGA), Aluminium Bahrain (Alba) et Qatalum. La production régionale pourrait ainsi chuter d'environ 44 % en 2026, retirant près de 3 millions de tonnes du marché mondial, dans un contexte de stocks déjà très faibles.

Cette pénurie physique se reflète dans les primes, qui atteignent des niveaux historiquement élevés, en particulier en Europe. Le segment des billettes est particulièrement tendu, illustrant les difficultés d'approvisionnement pour les industriels en aval.

Enfin, malgré un léger reflux des prix de l'énergie début avril, les contraintes techniques de redémarrage des capacités impliquent un ajustement lent de l'offre. Dans ce contexte, seule une dégradation marquée de la demande mondiale serait susceptible de freiner la hausse des prix. À ce stade, la persistance du conflit maintient une pression durable sur le marché de l'aluminium.

Nickel

Le nickel est moins directement affecté, le Moyen-Orient n'étant pas un acteur majeur de sa production. Toutefois, le conflit a un impact indirect via la hausse des coûts énergétiques, les perturbations logistiques et l'incertitude financière.

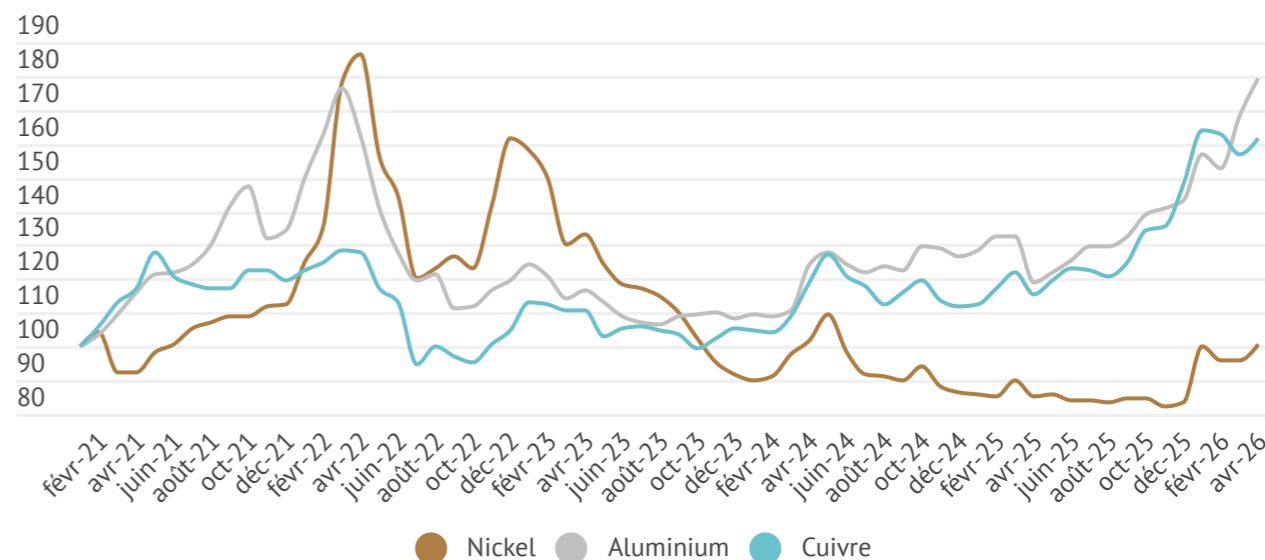
Le marché reste largement dominé par l'offre indonésienne, ce qui limite les risques de pénurie physique. L'effet principal du conflit est donc une augmentation de la volatilité, avec des mouvements de prix davantage liés au sentiment de marché qu'à un déséquilibre immédiat entre l'offre et la demande.

Cuivre

Le cuivre présente une dynamique plus équilibrée. La hausse des coûts énergétiques et logistiques exerce une pression haussière sur les prix. Toutefois, cet effet est contrebalancé par le ralentissement de la croissance mondiale lié au choc énergétique et aux tensions inflationnistes.

En tant que métal fortement cyclique, le cuivre est particulièrement sensible aux perspectives macroéconomiques. Le conflit crée ainsi un équilibre instable, sans rupture majeure d'offre, mais avec une incertitude élevée sur la demande industrielle.

Indice de prix de métaux, base 100 janvier 2021.



Source: Metal Bulletin. Calculs SVP

Impact de la crise sur le transport maritime

La crise du détroit d'Ormuz engendre une désorganisation profonde mais hétérogène du transport maritime, avec des effets très différenciés selon les segments.

Le secteur des pétroliers (VLCC, Suezmax) est le plus directement affecté. La chute drastique du trafic – avec seulement une quinzaine de navires transitant quotidiennement selon S&P – reflète un retrait massif des opérateurs face aux risques sécuritaires. Cette situation entraîne une forte volatilité des taux de fret, combinant des effets de rareté (hausse potentielle des taux) et de destruction de la demande (baisse des volumes transportés).

Les transporteurs de gaz (LNG, LPG) subissent un choc similaire, mais avec une dynamique spécifique : la hausse des prix ne se traduit pas nécessairement par une augmentation de l'activité maritime, en raison de la contraction des volumes exportés. À moyen terme, toutefois, une reconfiguration des flux (notamment depuis les États-Unis) pourrait soutenir la demande de transport.

À l'inverse, le segment du vrac sec (dry bulk) apparaît relativement résilient à court terme. Il bénéficie des effets de reroutage, qui augmentent les distances parcourues, ainsi que du phénomène de substitution du gaz par le charbon, lié à la hausse des prix du gaz. Toutefois, cette dynamique reste fragile et dépendante de la conjoncture macroéconomique globale.

Les segments des conteneurs et du transport automobile présentent des effets plus ambigus. Si les détours et la hausse des coûts de carburant soutiennent temporairement les taux, la faiblesse de la demande mondiale constitue un facteur de risque majeur à moyen terme.

Enfin, le secteur offshore est particulièrement affecté dans la région du Golfe, avec un arrêt quasi total des activités. Cette situation pourrait entraîner une fragmentation géographique du marché, avec un redéploiement partiel vers d'autres zones (Afrique, Amérique latine), mais aussi des contraintes structurelles liées à la spécialisation des équipements.

Le prix du carburant maritime a globalement suivi la tendance de prix du pétrole, soit une très forte augmentation.

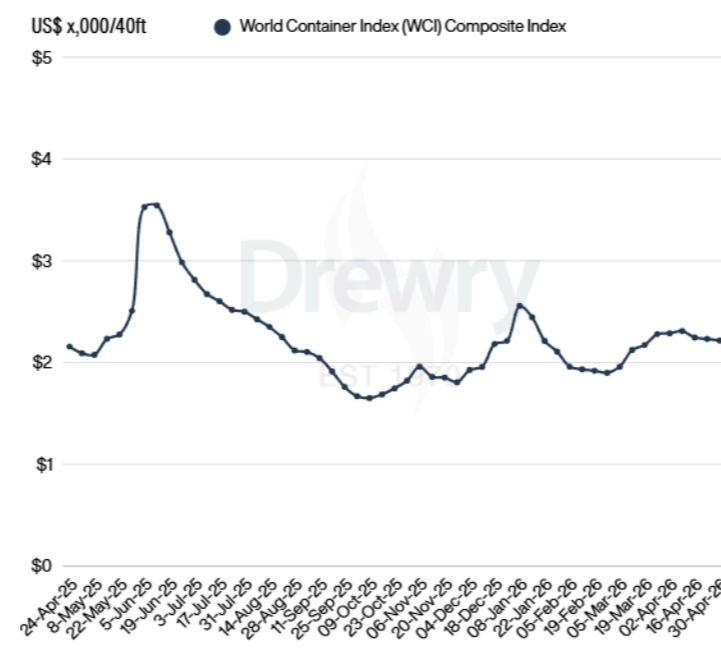
Type de transport	Impact immédiat (concret)	Impact à moyen terme	À retenir
Pétroliers (VLCC)	Trafic quasi à l'arrêt dans le détroit (proche de 0 passage/jour vs ~135 avant), navires bloqués ou regroupés près de Dubaï, attaques ciblées	Dépend d'une réouverture incertaine d'Ormuz	Rupture physique des flux pétroliers : une partie de l'offre mondiale est immobilisée, forte tension sur les prix et perte de repères sur les taux de fret
Pétroliers moyens (Suezmax / Aframax)	Forte volatilité des taux, désorganisation des routes, arbitrages hors Golfe	Réorganisation durable des flux mondiaux	Reconfiguration des routes commerciales : développement d'itinéraires alternatifs, mais inefficience accrue et coûts structurellement plus élevés
Transport de gaz (LNG)	Baisse des volumes transportés malgré des prix élevés, routes perturbées	Possible redéploiement des flux (notamment depuis les États-Unis)	Décorrélacion prix/flux : marché tendu mais activité maritime contrainte, avec recombinaison progressive des chaînes d'approvisionnement
GPL / ammoniac	Perturbation des livraisons, blocages logistiques, volumes réduits	Tensions prolongées sur l'offre	Transmission directe à l'économie réelle : hausse des coûts des engrais et de la chimie, avec effets en cascade sur l'agriculture et les prix alimentaires
Vracs secs (minerais, céréales)	Effet plutôt positif via détours (plus de distance → plus de demande de navires)	Risque de retournement si ralentissement économique	Effet mécanique favorable à court terme (tonne-milles), mais dépendance forte à la demande globale et aux cycles industriels
Conteneurs	Hausse des coûts (carburant, assurance), délais allongés, routes détournées	Dépend de la demande mondiale	Dégradation des chaînes logistiques : allongement des délais, hausse des coûts import/export et pression sur les marges des entreprises

Rotterdam VLSFO, USD/t



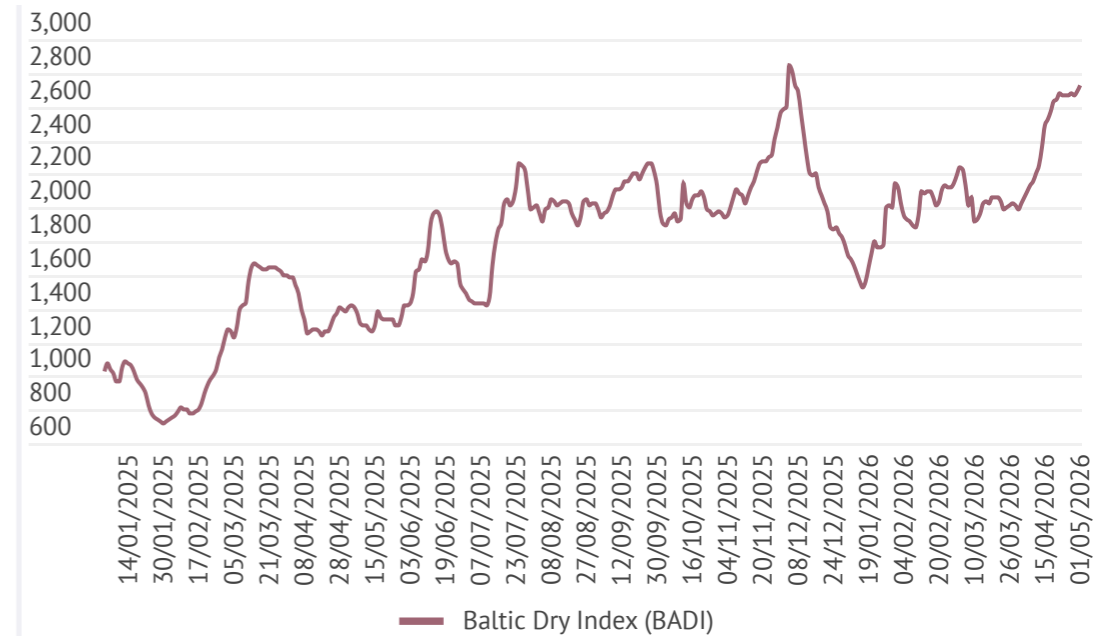
Source: Ship & Bunker

Drewry container index



Source: Drewry

Baltic Dry Index



Source: Investing

SVP

INFORMATION DÉCISIONNELLE

SVP CONSEILLE ET ACCOMPAGNE LES DIRIGEANTS ET LES MANAGERS EN AUGMENTANT LES CAPACITÉS HUMAINES, TECHNIQUES ET STRATÉGIQUES DES ORGANISATIONS.

- ◆ Le groupe est organisé en quatre pôles de compétences :
 - SVP Information Décisionnelle (Services d'information et d'accompagnement à distance)
 - SVP SIRH (Solutions numériques pour les RH)
 - SVP Travail et organisation (Conseil pour des environnements de travail conformes et adaptés)
 - SVP Formation (Formation professionnelle sur-mesure)

Le groupe compte aujourd'hui 650 collaborateurs, en France et au Canada.

Siège social : 1 place Costes et Bellonte, 15 Rue du Parc, 92270 Bois-Colombes

WWW.SVP.COM

RETROUVEZ NOUS SUR LINKEDIN

