LETTRE de la SÉCURITÉ INTÉRIEURE

LA LOGISTIQUE, LA MONDIALISATION ET LA FRANCE

MAI 2026

SOMMAIRE



ÉDITO



À LA UNE



ACTUALITÉS



DOSSIER SPÉCIAL



DÉCRYPTAGE



FAITS DIVERS



ILS EN PARLENT

L'ÉDITO DU PRÉSIDENT

Chers amis,

Après le succès du PSG, qui a remporté sa deuxième Ligue des champions consécutive à Budapest, des émeutes violentes ont secoué Paris, mais aussi une quinzaine de villes en France. Ce phénomène était parfaitement prévisible, puisqu'elles s'étaient déjà déroulées après la victoire de l'an dernier, ainsi, déjà, qu'après les deux demi-finales.

Pourtant, le choix a été fait de ne pas mobiliser de moyens, tels que les canons à eau des CRS ou les blindés Centaure de la Gendarmerie nationale. Et sur le terrain, les effectifs engagés n'ont pas toujours utilisé le niveau de force légitime que la loi permet. Le choix récurrent, année après année, gouvernement après gouvernement, de faire de la préservation des émeutiers l'objectif premier du maintien de l'ordre est une vision à court terme, et une profonde erreur.

La volonté d'apaisement qui en résulte peut paraître louable, mais elle est considérée par les émeutiers comme la preuve d'une faiblesse de l'État dont ils tirent à chaque fois un peu plus parti.

Ainsi le 30 mai, des agressions graves contre les personnes ont eu lieu, et plusieurs immeubles parisiens ont même été momentanément envahis par une foule agressive.

Alors que se profilent la Fête de la Musique et la Coupe du monde, avec des matchs de la France, mais également du Maroc et de l'Algérie, dont on sait l'agitation qu'ils sont propices à générer, il y a urgence à stopper cette escalade de violence dont l'issue ne peut être que tragique. Il faut assumer l'usage de la force légitime et ses éventuelles conséquences sur la santé des émeutiers.

« Le gouvernement a pour mission de faire que les bons citoyens soient tranquilles, et que les mauvais ne le soient pas », disait Clemenceau. Y compris, donc, en utilisant la force que la loi lui confère.

N'hésitez pas à partager ce nouveau numéro de la Lettre de la Sécurité Intérieure et à faire connaître le CRSI.

Merci de votre fidélité.



À LA
UNE

TABLE RONDE AVEC LE GÉNÉRAL PIERRE DE VILLIERS



Le Centre de Réflexion sur la Sécurité Intérieure organisait une table ronde consacrée aux enjeux de souveraineté le mardi 5 mai, avec comme intervenants le Général d'armée **Pierre de Villiers** et **Thibault de Montbrial** (président du CRSI). La rencontre a réuni 180 participants, parmi lesquels plusieurs référents départementaux du CRSI, et une délégation des Jeunes CRSI.

Thibault de Montbrial et le Général de Villiers ont proposé leur analyse de la notion de souveraineté ainsi que des conditions nécessaires à son affermissement face aux défis contemporains.

"Une nation, c'est un territoire, des frontières, et une population qui se reconnaît des racines communes et se projette ensemble dans le futur." Thibault de Montbrial

"*Ce n'est plus la force du droit, maintenant c'est le droit de la force*". Pierre de Villiers

TABLE RONDE AVEC LE GÉNÉRAL PIERRE DE VILLIERS



La conférence a été suivie d'un temps d'échange avec les participants, ce qui a permis de prolonger la réflexion sur les nombreux sujets soulevés. L'occasion pour les adhérents venus des antennes départementales de faire le point sur le développement du CRSI et de définir les grands objectifs en vue des prochains mois.



CRSI DORDOGNE





Le vendredi 24 avril, le CRSI Dordogne organisait un dîner-débat qui a rassemblé une cinquantaine de participants autour des enjeux régaliens et de souveraineté. Une soirée riche en échanges, saluée par le nombre de personnes présentes.

L'événement a été organisé sous l'impulsion de Jean-Pierre Marty, référent départemental de la Dordogne.

Ce travail a fait l'objet d'une note de rélfexion, à retrouver sur www.crsi-france.fr

Prochaine réunion prévue en juin. 70 personnes sont attendues.



CRSI NORMANDIE



Le 22 mai, le CRSI Seine-Maritime organisait un after work à l'initiative de Thomas Soulier, référent pour le département et la région Normandie.
À cette occasion, des citoyens, élus locaux, membres d'associations et professionnels de la sécurité se sont réunis afin d'échanger sur les enjeux de sécurité intérieure au niveau national et local. La rencontre a permis de présenter les missions et l'organisation du CRSI, puis d'aborder plusieurs thématiques majeures, notamment l'évolution de la délinquance, les difficultés rencontrées dans certains quartiers de la métropole rouennaise, le développement du rôle des polices municipales et la question préoccupante de la délinquance des mineurs.
La réunion s'est conclue par la présentation des projets de la section locale, dont l'organisation de futures conférences autour de la protection des jeunes face à la violence et des enjeux de souveraineté nationale.

CRSI LOIR-ET-CHER



La première réunion régionale du CRSI s'est tenue le 28 mai à Blois. Les échanges ont porté sur les questions de sécurité, de justice, de santé publique et de souveraineté, avec les interventions d'anciens magistrats, de fonctionnaires, de professionnels de la sécurité et de citoyens engagés.

Face aux préoccupations liées à l'insécurité, à l'immigration, au communautarisme et à l'affaiblissement de l'autorité de l'État, les participants ont partagé leurs analyses et leurs expériences de terrain.
Ces réunions régionales se dérouleront désormais tous les deux mois en Centre-Val de Loire.

JULIEN MICHEL

Coordinateur national



Pouvez-vous vous présenter ?

Je m’appelle Julien Michel, j’ai 42 ans et vis en Occitanie. Je suis engagé auprès du CRSI depuis 3 ans maintenant, où j’occupe la place de coordinateur national.

En dehors du Centre de Réflexion sur la Sécurité Intérieure, je suis cadre dans l’industrie de l’énergie depuis près de 20 ans, spécialisé dans la gestion du risque, la direction de projets et dans la réserve opérationnelle de la Police Nationale depuis cette année.

Comment avez-vous connu le CRSI ?

J’ai découvert le CRSI grâce à Stéphane Aillaud, coordinateur Sud-Est. Lors d’une rencontre fortuite, son enthousiasme et son récit de son engagement dans la réserve de l’Armée de l’Air m'ont immédiatement interpellé. Il m’a parlé de la vision de Thibault de Montbrial et des missions du CRSI, du think-tank et de ses experts comme Florence Bergeaud-Blackler. Après quelques recherches personnelles, l'évidence s'est imposée : j'ai adhéré dans la foulée.

Qu’est ce qui vous a donné envie de vous investir au CRSI ?

Je dois cela à Jean-Christophe Bruneaux, coordinateur de la région nord-est, et à Thibault de Montbrial que je voyais régulièrement.
Ce qui m'a convaincu de m'investir pleinement, c’est la crédibilité et l'engagement de Thibault pour la France. Dans le paysage actuel, sa voix est essentielle.
Après quelques échanges constructifs avec d’autres piliers du CRSI j’ai compris qu'il fallait structurer ce soutien pour passer à l'échelle supérieure.

FOCUS MEMBRES CRSI

Fort de mon expérience en gestion de projet, j'ai souhaité contribuer à la structuration de notre déploiement territorial.

Est-ce que vous pouvez nous parler de l'action du CRSI au niveau des départements ? Comment le CRSI anime/dynamise son action au niveau des départements ?

Dans cette volonté de structuration, des responsables de départements ont été nommés pour être les pivots de notre développement.

Si le coordinateur (national ou régional) joue le rôle de chef d'orchestre, le référent est, lui, sur le terrain. C'est lui qui gagne le cœur de nos adhérents et qui fédère les sympathisants localement. Il est celui qui vit et comprend les problématiques quotidiennes de nos territoires. Dans une France trop souvent divisée, le référent est un moteur d'union.

C'est une responsabilité majeure : en l'absence du président, il est la voix et l'ambassadeur du CRSI. Sa mission est d'animer la vie de l'association par des micro-événements, mais aussi de mobiliser nos adhérents sur des sujets de fond. Je dis tout le temps, « lier l'utile à l'agréable ».

Il permet de faire remonter de manière factuelle les enjeux de sécurité et de la souveraineté de la "France des territoires". C'est une mission exigeante, d'autant que nous sommes tous bénévoles, mais c'est un juste retour des choses.

Donner de son temps pour le CRSI, c'est une manière de participer au combat vital que mène le CRSI, et en particulier son président.

Mais quand on connait son combat, donner de son temps pour le Centre de Réflexion sur la Sécurité Intérieure, c'est un juste retour des choses, presque un devoir, une manière de lui dire merci !



Le 14 avril, les Jeunes CRSI ont organisé leur deuxième **Café de la Sécurité Intérieure** pour échanger sur ces enjeux avec ceux qui la font vivre au quotidien.

Pour cette deuxième édition, ils ont eu le plaisir d'accueillir **le Contrôleur général Éric Heip**, Sous-Directeur de l'Ordre public et des mobilités à la Direction nationale de la sécurité publique.

Le 10 mai, les Jeunes CRSI ont participé à la course organisé par le Gouverneur militaire de Paris, en vue de soutenir **le Bleuet de France**. Ce fond de dotation permet de soutenir les actions d'aide aux blessés de guerre, aux victimes de terrorisme et aux pupilles de la nation.





Le 20 mai, pour leur troisième édition du **Café de la Sécurité Intérieure,** les Jeunes CRSI ont invité le Préfet Christian Prouteau, ancien officier de la Gendarmerie nationale, fondateur du GIGN et du GSPR.

Au programme : échanges sur la genèse et les missions des unités d'élite françaises, les différentes opérations marquantes (Djibouti, Air France, etc.), la protection rapprochée du Président de la République, etc.

ÎLE-DE-FRANCE - PARIS

CRSI
Centre de Réflexion sur la Sécurité Intérieure

REJOIGNEZ LE PLUS GRAND RÉSEAU DE JEUNES DANS LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE

Jeunes CRSI



10€

jeunes@crsi-paris.fr

@jeunes_crsi

ACTUALITÉS DU CRSI

INTERVENTION AU PARLEMENT EUROPÉEN

Réflexions sur les risques de fragmentation en Europe

Le 25 mars, Thibault de Montbrial était invité au Parlement européen par le groupe ECR pour échanger autour de la thématique : "*Civil war - Europe at risk*"

Un débat européen sur les fragilités contemporaines

Les échanges ont permis d'aborder, sous différents angles, les tensions susceptibles d'affecter la cohésion des sociétés européennes. Plusieurs universitaires et analystes sont intervenus : le professeur David Betz (Royaume-Uni), le Dr Ralph Schoellhammer (Autriche/Allemagne) et le Dr Eoin Lenihan (Irlande), chacun apportant un éclairage sur son aire géographique. Dans ce cadre, Thibault de Montbrial a présenté une analyse centrée sur la situation française, mettant en perspective les dynamiques sécuritaires, sociales et institutionnelles observées ces dernières années.

Une approche comparative et stratégique

La conférence s'est structurée autour de deux tables rondes thématiques, suivies d'un temps d'échange entre intervenants et organisateurs. Les discussions ont porté sur les facteurs de fragilisation des sociétés européennes, les risques de tensions internes et les conditions nécessaires au maintien de la stabilité.



25 mars

CONFÉRENCE À ROMANS-SUR-ISÈRE

Sécurité : quels enjeux pour la France ?

Le 31 mars, près de 150 participants étaient réunis pour une conférence organisée par l'ANM-ONM et les équipes de Fabienne Viallet Degand, vice-présidente chargée de la section de la Drôme de l'association régionale Région lyonnaise des auditeurs de l'IHEDN.

La soirée s'est ouverte par un mot d'accueil de Marie-Hélène Thoraval, maire de Romans-sur-Isère, suivi d'une introduction de David Yendt, président de l'association régionale.

Lors de son intervention, Thibault de Montbrial a proposé une analyse des grandes évolutions du contexte sécuritaire français.



31 mars



10 avril

SPRING CAMPUS CROISSANCE+

« Réconciliation : reconstruire la cohésion nationale »

Le 10 avril, Thibault de Montbrial était invité du Spring Campus 2026 pour intervenir devant plus de 250 entrepreneurs et chefs d’entreprise.

La France traverse une crise profonde : crise d’autorité, crise de confiance, crise de cohésion. La sécurité n’est pas une option politique, c’est la condition première de la liberté. Sans ordre, sans protection effective des personnes, il ne peut y avoir ni liberté réelle ni projet collectif. La sécurité n’est pas le contraire de la liberté, elle en est le fondement.

CONFÉRENCE AU MANS

Le 16 avril, à l'invitation des Discussions du Maine, le CRSI était présent au Mans pour une nouvelle étape de son tour de France des conférences régionales.

Plus de 120 participants ont répondu présents pour une soirée consacrée aux grands enjeux régaliens : souveraineté nationale, sécurité intérieure, restauration de l'autorité de l'État.

Les échanges ont confirmé ce que le CRSI observe à chaque étape de ces rencontres en région : une attente forte des citoyens pour une réflexion de fond sur l'avenir du pays.





CONFÉRENCE À TOULOUSE

Le 20 mai, plus de 150 participants étaient présents à Toulouse pour une conférence organisée par le CRSI 31, sous l'impulsion de son référent départemental Quentin Duros.

Ce dernier a ouvert la soirée en replaçant dans son contexte l'importance de ces débats pour le département et pour le pays tout entier. Thibault de Montbrial a ensuite pris la parole pour livrer une analyse des défis auxquels la France doit faire face : souveraineté de l'État, capacité des forces de l'ordre à assurer leur mission, et exigence d'une réponse politique à la hauteur des enjeux.

DOSSIER SPÉCIAL

LA LOGISTIQUE, LA MONDIALISATION ET LA FRANCE

SOMMAIRE



Le dossier spécial de la **Lettre sur la Sécurité Intérieure** se concentre sur deux réalités sous-estimées : ce que nous consommons vient d'ailleurs et cet ailleurs lointain implique une logistique lourde.

1. MONDIALISATION, APPROVISIONNEMENTS ET SOUVERAINETÉ

UN ARTICLE DE CLAUDE REVEL

2. LA SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE FACE AUX VULNÉRABILITÉS

UN ARTICLE DE OLIVIER LAVASTRE

3. LES DÉTROITS : LES GOULETS D'ÉTRANGLEMENT DE LA MONDIALISATION

UN ARTICLE DE VALDO GARCIA

4. ENTRETIEN : LA ROUTE, UN CHOIX PRESQUE IRRÉVERSIBLE POUR LA LOGISTIQUE ?

UN ARTICLE DE LAETITIA DABLANC

5. FRET FERROVIAIRE : NE PLUS SE CONTENTER D'INCANTATIONS !

UN ARTICLE DE PATRICE SALINI

6. LE TRANSPORT FLUVIAL ENTRE ÉCOLOGIE ET RISQUE ÉCOLOGIQUE ET ENTRE MYTHE ET RÉALITÉS

UN ARTICLE DE PATRICE SALINI

LE COMMERCE EXTÉRIEUR

LES CHIFFRES

Le commerce extérieur occupe une place importante en France, démontrant une forte dépendance du pays aux échanges internationaux.

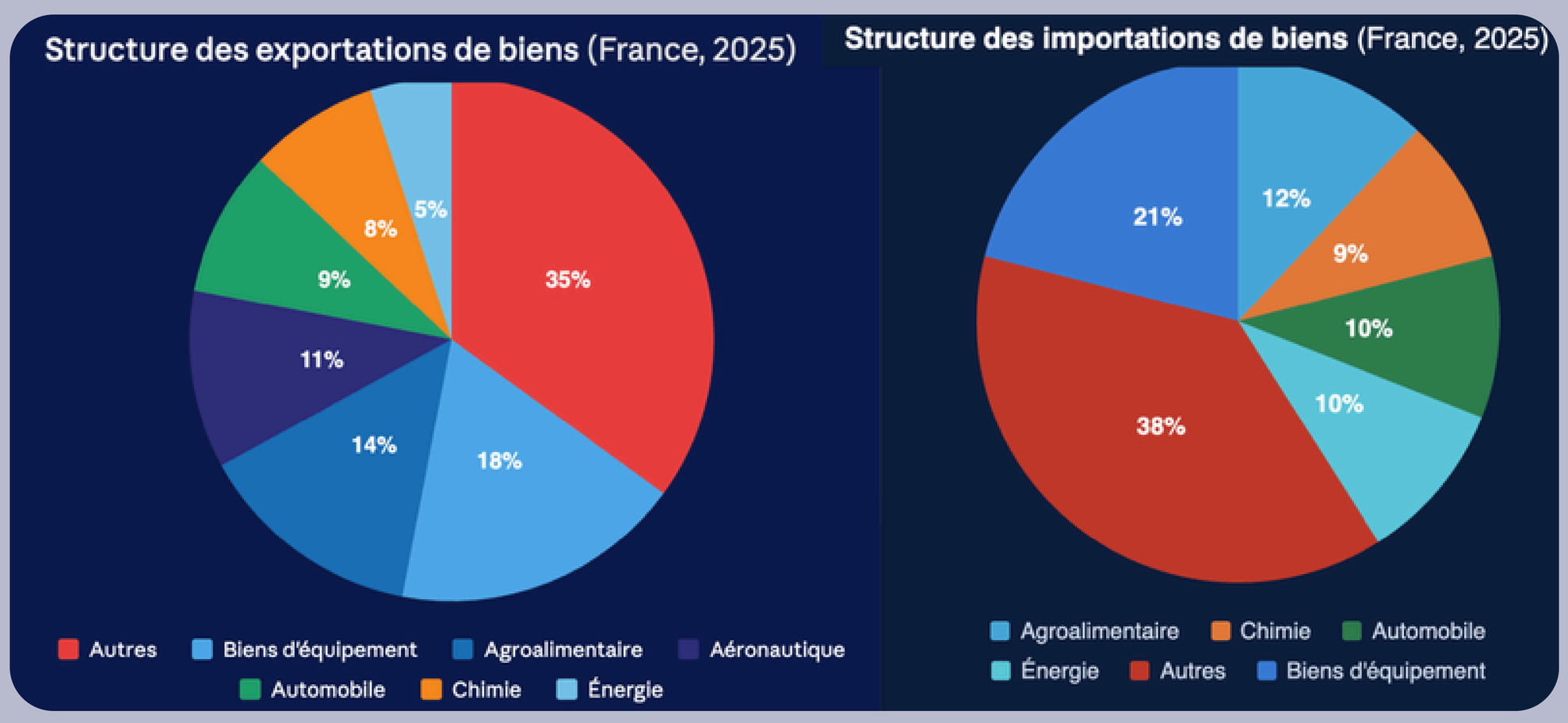
- **Exportations** : 614,7 Md€ (+2,5 % par rapport à 2024)
- **Importations** : 683,9 Md€ (+0,7 % par rapport à 2024)

La **balance commerciale se porte à -69,2 Mds€** (amélioration de +10 Mds€ par rapport à 2024)

L'amélioration du solde commercial en 2025 s'explique principalement par la baisse de la facture énergétique. Cette dépendance aux importations d'énergie pèse structurellement sur les coûts logistiques et fragilise la compétitivité françaises.

LA STRUCTURE

Il convient de distinguer le commerce des biens et le commerce des services. Pour l'année 2025, le commerce des **biens était déficitaire de 69,2 Mds€**, alors que le commerce des **services était excédentaire de 55 Mds€**.



LE VOLUME DE MARCHANDISE

En France, le transport de marchandises représente **331 milliards de tonnes-kilomètres en 2023.**

La **consommation totale de matière première** en France, en 2023, était de **813 millions de tonnes** dont 506 millions de tonnes de matière premières importés (309 millions de tonnes) et exportés (197 millions de tonnes). Près de 40% de ce qui transite en France passe par les ports.

Par ailleurs, le trafic de marchandises des **six Grands ports maritimes** (GPM) métropolitains pour l'ensemble des filières était de **239,7 millions de tonnes en 2023**.

Les 6 grands ports d'entrés sur le territoire :

- HAROPA : le Havre-Rouen-Paris
- Marseille-Fos
- Dunkerque
- La Rochelle
- Nantes-Saint-Nazaire
- Bordeaux

Les ports concentrent 87% des importations d'hydrocarbures. Plusieurs sont spécialisés : Haropa, Marseille-Fos, Dunkerque et Nantes Saint-Nazaire hébergent sur place une activité de raffinage.

Les conteneurs ne représentent que 15,6% du trafic portuaire total en France. Les ports français ne traitent que **7% du trafic de conteneurs en Europe**. Ce chiffre est par ailleurs en recul de 12,8% par rapport à l'année précédente.

LE TRANSPORT

89 % du transport terrestre de marchandises est routier,
dont 52% sous pavillon français.
9 % pour le ferroviaire.
2 % pour le fluvial.

Le transport routier offre une grande flexibilité, permettant de desservir l'ensemble du territoire, y compris les zones peu accessibles par d'autres modes. En contrepartie, le transport est plus dépendant du pétrole.

<u>En 2023 le réseau de transport en France :</u>

- **118 600 km de routes**. La densité du réseau routier structurant français (33 km pour 1 000 km2) est plus faible que celle de ses voisins. Allemagne 143 km pour 1 000 km2, Pays-bas 149 km pour 1 000 km2 et Italie (123 km pour 1 000 km2).
- **27 617 km de voies ferrées**, -5,9% depuis 2014. Il reste le deuxième d'Europe, derrière l'Allemagne (38 836 km) et devant la Pologne (19 355 km).
- **4 828 km de voies navigables**. Premier réseau d'Europe devant la Finlande (8 082 km), l'Allemagne (7 675 km) et les Pays-Bas (6 297 km).
- 21 530 km de véloroutes et voies vertes.

LE TRANSPORT POUR L'ÉCONOMIE

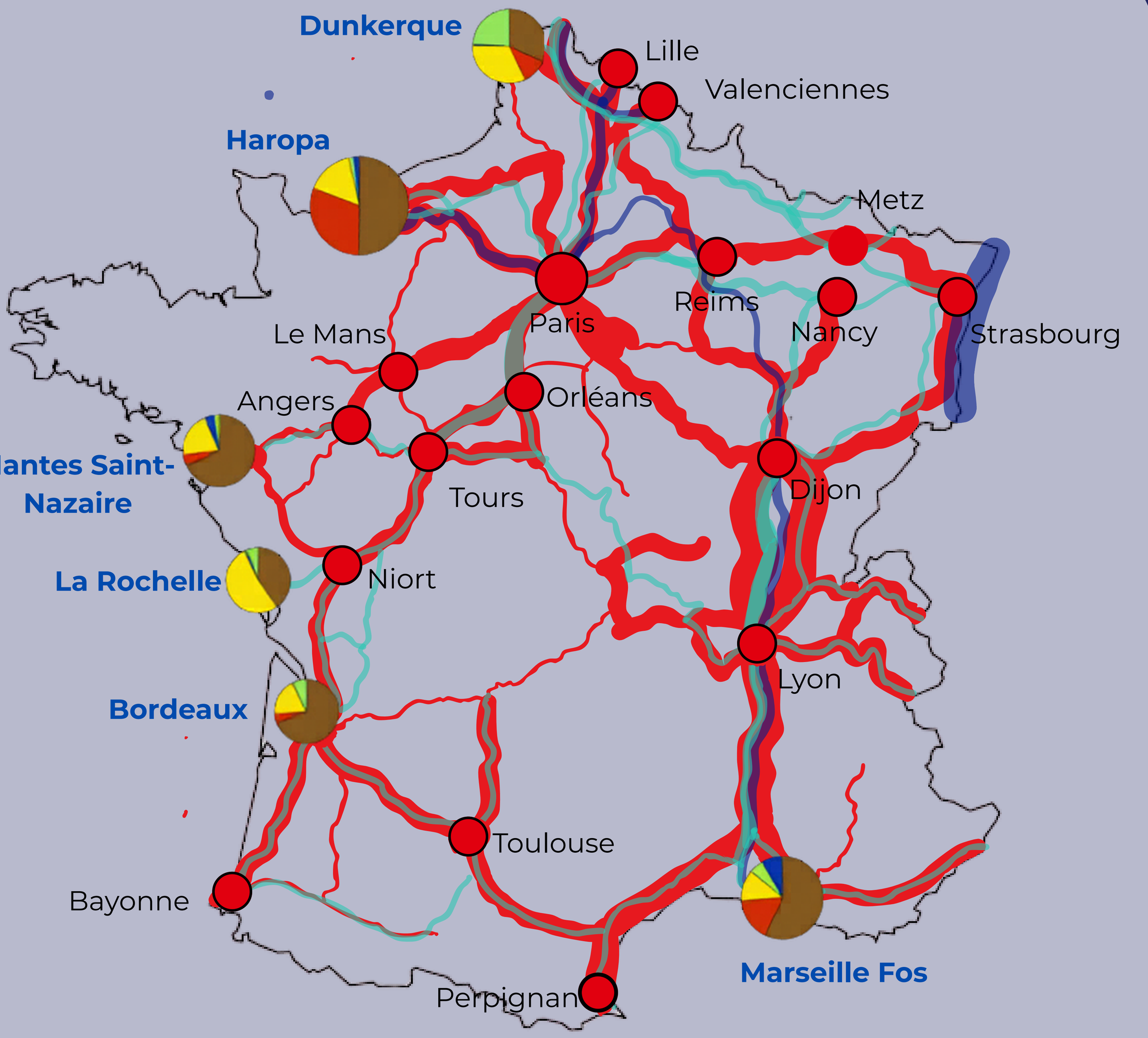
10 % du PIB est le fait de l'économie du transport. 285,9 Mds d'euros de chiffre d'affaires en 2022 pour les entreprises de transport.

222 752 entreprises de transport et entreposage, dont 41 057 de transport de marchandise, 11 355 d'autre services de transport, 91 736 de postes et courriers, en 2023.

14 438 entreprises ; 71 008 micro-entreprise dans le secteur du transport en 2023. Dont 3 838 et 5 577 dans le transport de marchandises. Depuis 2014, le nombre de micro-entreprise a été multiplié par 8 environ.

1 449 700 salariés dans le secteur du transport en France en 2023 hors intérim, dont 447 300 pour le transport de marchandise. 94 600 pour la SNCF (fret et voyageur compris).

1 493 défaillances d'entreprises de transport en 2023, plus haut niveau depuis 2000.



Grands ports maritimes
Diagramme proportionnel au volume de marchandise traité
Marchandises par catégories

- Hydrocarbures (pétrole + gaz naturel) et produits dérivés
- Conteneurs
- Vracs solides
- Vracs liquide
- Autres

Volume transporté
Exprimé en Millions de tonnes
Epaisseur proportionnelle au volume

- 1-5
- 5-10
- 10-30
- 50-80

Mode de transport

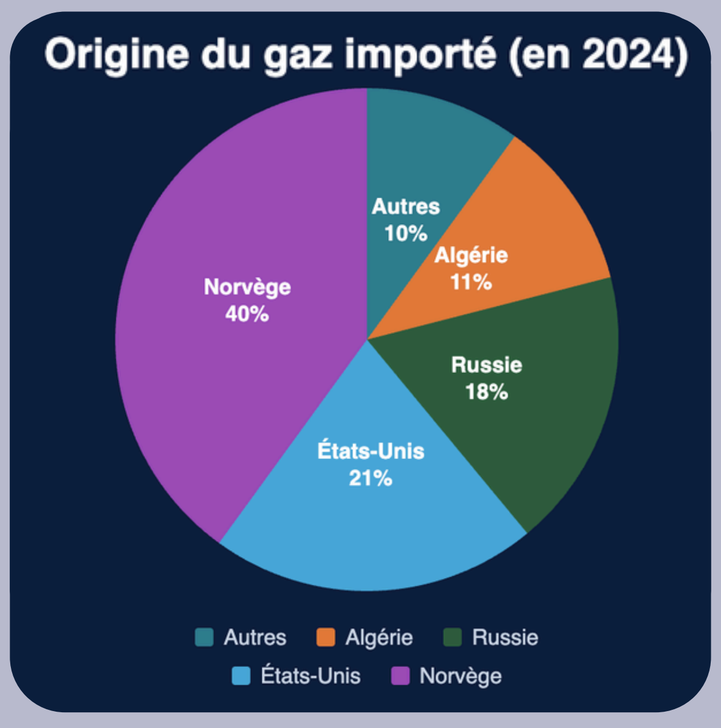
- Routier
- Ferroviaire
- Fluvial

Clefs de lecture :

En France, le transport de fret est largement routier. Il se concentre sur une des axes qui rejoignent Paris.

L'IMPORTANCE DES IMPORTATIONS ÉNERGÉTIQUES

L'importance des importations énergétiques est essentielle pour le commerce français, car l'économie française dépend largement des approvisionnements étrangers en pétrole et en gaz.



Comme la production nationale d'hydrocarbures est très faible (environ 1 % de la consommation totale), la France doit importer la majorité de son énergie.

Ainsi, un blocage du détroit d'Ormuz, passage stratégique pour le transport mondial de pétrole, perturberait rapidement les chaînes logistiques, augmenterait les coûts de transport et ralentirait les échanges commerciaux. Cela illustre la forte dépendance de la France aux flux énergétiques internationaux.



MONDIALISATION, APPROVISIONNEMENTS ET SOUVERAINETÉ

PAR
Claude REVEL
Ancienne déléguée interministérielle
à l'intelligence économique

La mondialisation que nous connaissions depuis les années 1980 s'est lentement transformée et dès le début des années 2020, le paysage apparaît profondément différent. Les règles connues évoluent, ou plutôt, s'estompent. Et ce n'est pas dû qu'au président Trump. Des mouvements de longue date produisent leurs effets. L'essor du numérique, des réseaux sociaux et de l'intelligence artificielle augmentent la complexité des analyses nécessaires pour aborder le monde. La donnée ou data est devenue une richesse au même titre voire bien plus que le pétrole. Dans cet ensemble, des acteurs privés aux moyens immenses concurrencent les Etats, mais peuvent aussi travailler de conserve avec eux. Et tout cela a un impact sur les chaînes de valeur mondiales et les approvisionnements.

J'avais écrit en 2006 que la gouvernance mondiale avait commencé et qu'il fallait impérativement peser sur sa formation. Et notamment prendre en compte les nouvelles forces qui pointaient. Aujourd'hui nous y sommes. On voit l'arrivée des BRICS, qui est tout sauf une rupture, elle se préparait depuis le début des années 2000 avec le consensus de Pékin et l'accord de coopération de Shanghai. On voit, avec effarement pour certains, un mouvement anti-occident dont on ne soupçonnait pas l'ampleur alors que son fil rouge se déroulait sur le long terme depuis la conférence de Bandoeng des non-alignés en 1955.

Les décisionnaires occidentaux, européens et particulièrement français, ont peu anticipé, c'est une litote, et aujourd'hui la question des approvisionnements, des dépendances et de la souveraineté, qui était balayée jusqu'à il y a peu, devient centrale.

Selon une note de la Direction générale des entreprises du 3 octobre 2022, les chaînes de valeur industrielles ont été fragmentées depuis plusieurs décennies à l'échelle internationale en fonction des avantages comparatifs de chaque zone. « Ce processus est fondé sur des facteurs d'efficacité économique qui ont permis de réduire les coûts de production et, partant, les prix des produits finaux. Certains de ces facteurs, tels que la concentration, la spécialisation ou encore la gestion en flux tendus, peuvent cependant fragiliser des maillons essentiels d'une chaîne de valeur et, par conséquent, l'ensemble des rangs qui en dépendent ».

La part des importations françaises de biens et services dans le Produit intérieur brut est passée de 20 % en 1990 à 30 % en 2020. Si ces échanges proviennent à 58 % de l'Union européenne, nombre d'entreprises demeurent dépendantes de fournisseurs extra-européens concernant les matières premières présentes ou extraites dans quelques régions du monde seulement ou encore produites par un nombre réduit de fournisseurs. Par exemple pour le lithium, auprès de l'Australie pour la matière première et de la Chine pour sa capacité de conversion en produits chimiques.



Le rapport d'information transpartisan du Sénat du 16 décembre 2025 relatif à « La nouvelle donne du commerce international » parle d'une « arsenalisation » accrue du commerce, autrement dit la guerre commerciale comme continuation de la géopolitique par d'autres moyens.

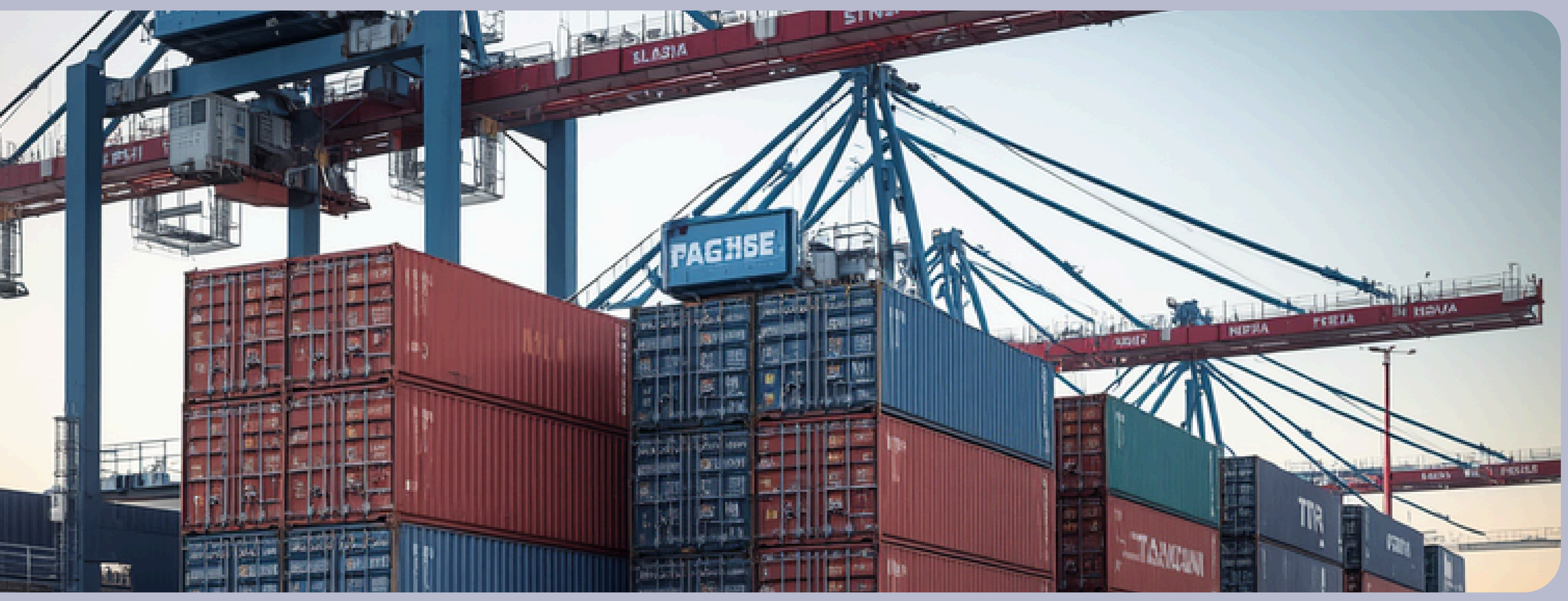
Il y a logiquement deux réponses possibles : favoriser la diversification des sources d'approvisionnement et/ou selon les cas renforcer la production de biens stratégiques sur le territoire national par l'innovation et surtout, point faible en France, la transformation en industrie. Le gouvernement a pris différentes mesures par exemple pour réduire de moitié notre dépendance en titane aéronautique ou superalliages.



Le plan France 2030 vise à renforcer l'appareil productif français notamment en sécurisant les conditions d'approvisionnement en métaux et matériaux. Mais les stratégies de relocalisation et de soutien aux filières, supposent aussi de s'attaquer à la multiplication des règles et des démarches administratives.

Le rapport du Sénat précité fait la part belle à une réponse européenne. Il indique que pour sécuriser les approvisionnements stratégiques, l'Union européenne « doit poursuivre la stratégie de derisking lancée en 2023 et complétée en décembre 2025 par le plan RESourceEU, visant à accélérer la réduction des dépendances et à créer un centre européen des matières premières critiques chargé de coordonner les efforts ».

Il évoque clairement la nécessité pour l'Europe de nouer des liens commerciaux plus étroits avec d'autres pays pour moins dépendre des Etats-Unis et de la Chine. Car selon ce rapport, les recompositions en cours des échanges ne sont pas synonymes de démondialisation. En 2025, le commerce mondial a progressé de plus de 500 milliards de dollars et devrait dépasser son niveau record de 2024. L'OMC prévoit encore une croissance, modeste mais réelle, en 2026, de 0,5 % pour les biens et 4,4 % pour les services.



C'est tout le sens des négociations en cours avec l'Inde, la Malaisie, les Philippines, la Thaïlande, l'Australie ou encore les Émirats arabes unis, et bien sûr l'Afrique, voisin naturel qui concentre plus de la moitié du cobalt et du manganèse, une grande part du cuivre, du lithium ou des terres rares du monde. Et toujours selon le rapport, la diversification des partenariats ne doit pas conduire l'UE à sacrifier ses exigences. L'accord UE-Mercosur doit donc servir de contre-exemple. L'ouverture ne peut se faire au prix de l'affaiblissement de notre modèle ni de nos valeurs. Pour préserver et projeter son modèle, l'UE doit généraliser les mesures miroirs dans ses réglementations et les clauses miroirs dans ses accords commerciaux.

La question lancinante revient alors : peut-on partager la souveraineté ? Peut-on distinguer des pans de souveraineté nationale et d'autres européens ? A mon avis jusqu'à un certain point seulement.

Le règlement européen EDIP, programme pour l'industrie européenne de défense, du 17 décembre 2025 est un exemple du glissement possible de souveraineté nationale vers l'UE, que celle-ci justifie par la complexité des chaînes d'approvisionnement dans le secteur de la défense, les tensions existantes et le risque de pénurie le long de ces chaînes.

Ainsi sont prévus des instruments permettant une approche coordonnée continue de la cartographie et du suivi des chaînes d'approvisionnement de l'Union pour les produits nécessaires en cas de crise. Le recensement de ces produits par la Commission devrait être fondé sur les données fournies par les États membres. La Commission devrait procéder à un recoupement de ces données, en utilisant, à cette fin, les données disponibles ainsi que, si nécessaire, les données obtenues au moyen des demandes de communication d'informations à titre volontaire adressées aux entreprises. Dans le cadre de la cartographie, la Commission devrait également recenser et dresser une liste d'indicateurs d'alerte précoce, réaliser et coordonner des tests de résistance et des simulations, et pourrait faciliter et encourager l'élaboration de stratégies de préparation aux situations d'urgence.

Autant dire un transfert important d'informations voire à terme de compétences majeures des Etats à la Commission.



Il reste pour la France à construire une colonne vertébrale nationale de souveraineté.

Dans ce jeu de puissances brutales auquel il va bien falloir qu'on s'affronte, le principe de coopétition, c'est-à-dire savoir à la fois combattre et coopérer, avec des partenaires ou des adversaires, comme le font depuis longtemps les entreprises mondialisées, paraît incontournable. On ne peut pas faire la guerre partout. Les Chinois l'ont très bien appliqué à l'époque des transferts de technologies de l'occident, (aujourd'hui cela va parfois être en sens inverse). Mais pour bien fonctionner elle doit être fondée sur une parfaite connaissance de l'adversaire, de ses alliances, de ses besoins, de ses vulnérabilités, et bien entendu des nôtres. C'est la base de l'intelligence économique et stratégique.

Il serait également utile de s'inspirer de formules qui ont pu fonctionner ailleurs. Par exemple, et entre autres, le recours à une stratégie de commande publique pour faire éclore et développer les entreprises locales, à l'image de ce qui a été fait dans la Silicon Valley des années 80… et encore plus aujourd'hui.

Enfin, qui dit souveraineté dit d'abord souveraineté idéologique, avant les outils qui eux doivent être mis au service d'une stratégie. Or les élites françaises se trouvent aujourd'hui sans repère intellectuel pour définir des stratégies, notamment de souveraineté, alors qu'elles se réclament aujourd'hui de cette vision. Les influences ont été lourdes. L'idéologie de la mondialisation heureuse a heurté de plein fouet la doctrine de l'intérêt général qui fondait l'action de l'Etat. C'est à la construction d'une doctrine d'action renouvelée et adaptée aux temps nouveaux que nous devons aujourd'hui nous atteler.





LA SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE FACE AUX VULNÉRABILITÉS

PAR

Olivier LAVASTRE

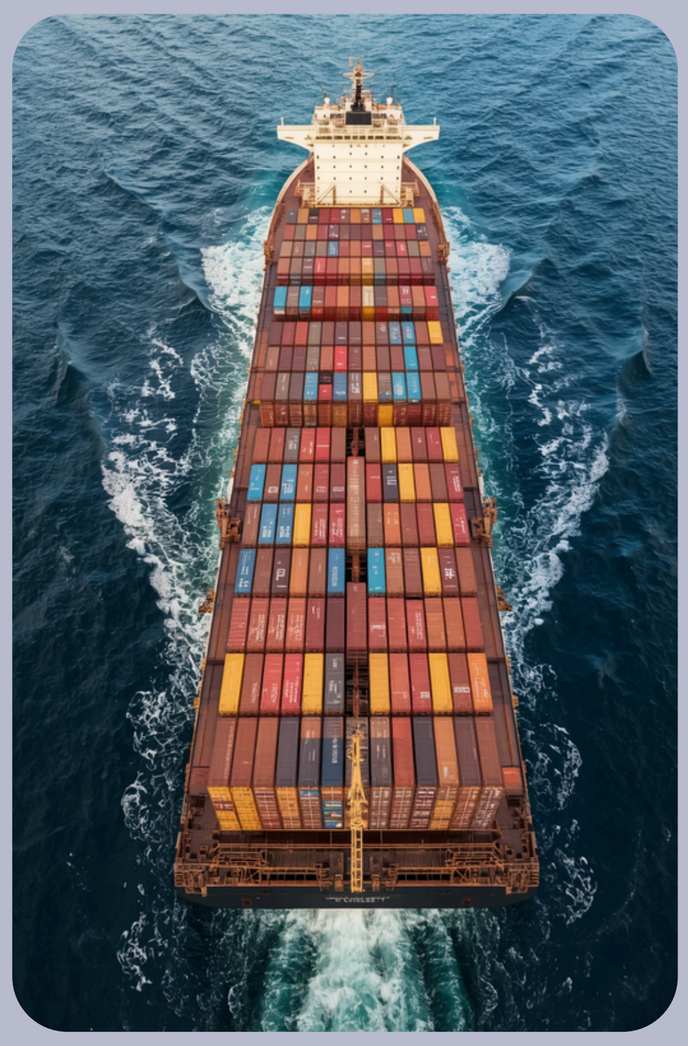
Professeur des Universités spécialisé
en Supply Chain Management Grenoble
IAE - INP, Université Grenoble Alpes

Le constat : de multiples vulnérabilités

La souveraineté industrielle française est-elle possible ? Quelles sont les sources de vulnérabilités liées à la mondialisation de l'industrie française ? Savoir remonter la chaine de valeur (qu'on l'appelle *supply chain*, chaine logistique ou filière industrielle) jusqu'au fournisseur de matières premières est un élément indispensable pour répondre à cette question. Savoir d'où viennent ces matières, qui possèdent ces gisements ressources primaires, qui les transforme, qui les transporte, qui fabrique les composants, qui assemble les produits est essentiel.

L'entreprise qui fabrique le plus petit boulon du porte-avions Charles de Gaulle est - elle à capitaux français ? Le pays dans lequel est extrait le cobalt qui a servi à fabriquer l'écran de visé tête haute de l'avion de combat est-il un pays allié ? Le port dans lequel débarque le conteneur de pièces plastiques pour la pharmacie est-il un port public ou privé (par exemple détenu par la Chine comme le port du Pyrée en Grèce) ? La France peut-elle fabriquer toute seule du paracétamol, sachant que, en 2023, près des deux tiers de tous les principes actifs pharmaceutiques fabriqués dans le monde provenaient de Chine et d'Inde ?

De multiples exemple montrent qu'atteindre la Souveraineté industrielle française est long chemin. Les enjeux sont d'autant plus forts qu'ils concernent des activités et industries sensibles (armement, nucléaire ou médicament), et plus précisément la sécurité des activités et organisations d'importance vitale pour la Nation (SAIV/OIV) ainsi que des dispositifs de protection du potentiel scientifique et technique de la Nation (PPST).



Les dépendances et les vulnérabilités sont nombreuses pour l'industrie française. Le blocage du Détroit d'Ormuz a mis en évidence la dépendance de l'économie française (et mondiale) à l'égard de certains corridors logistiques (comme le sont également le Canal de Suez, le Canal de Panama, le Golfe d'Aden et le Détroit de Malacca). La crise de la Covid-19 a mis en évidence la dépendance à l'égard de certains zones géographiques (notamment l'Asie du Sud Est). La crise du silicium (tout comme les inévitables futures crises des terres rares) a mis en évidence la dépendance à l'égard de certains pays. Et ne parlons pas de la dépendance de l'industrie à l'égard d'entreprises (à capitaux étrangères et/ou basés dans des pays tiers) en situation de monopole.

Afin d'apporter tout de suite une précision, il est important de distinguer deux types de fournisseurs : le fournisseur de matières premières entrant dans le processus de production du produit fabriqué (le pétrole pour le plastique par exemple) et le fournisseur de pièces supports pour les machines qui vont usiner les matières et fabriquer le produit (par exemple le joint torique FKM, un fluoroélastomère, qui permet au chevalet de pompage d'extraire le pétrole à partir d'un puit).

Même si la distinction entre fournisseur est utile pédagogiquement et économiquement, elle n'élimine pas les dépendances que l'on aura : dépendance à court terme envers le premier (par un manque de matières premières) et dépendance à moyen et long terme envers le second (par un manque de machines pour usiner et produire).



Des risques industriels géopolitiques protéiformes

En termes industriels, les risques géopolitiques sont nombreux et prennent de multiples formes. Ce qui rend leur identification délicate et leur gestion complexe.

(1) Ces risques concernent les gisements de matières premières et les fournisseurs de produits manufacturés. Ils semblent concentrés, mais c'est un effet de loupe : ils sont situés là où se trouvent nos sources d'approvisionnement : à Taiwan pour l'informatique et le silicium ; en Russie, notamment pour les terres rares ; en Chine, pour presque tout : terres rares, matières premières (même si certaines mines sont sur le continent africains, elles « appartiennent » à la Chine, par le ChinAfrique), principes actifs de médicaments, produits de grande consommation, etc.

(2) Ces risques concernent des lieux de passage obligatoires (les deux fameux canaux Suez et Panama, détroits d'Ormuz et de Malacca, Golfe d'Aden, et mais aussi la privatisation de nombreux grands ports de commerce come le port du Pyrée en Grèce). A titre d'exemple, avec le blocage du détroit d'Ormuz, les coûts des emballages en plastique ont bondi d'environ 20 % en raison du renchérissement des matériaux dérivés du pétrole.

(3) Ces risques concernent des entreprises en situation de monopoles ou de quasi-monopoles (par leur capacité de production, par leur accès aux matières premières ou par leur savoir-faire et leurs technologies).



La relocalisation : une solution qui semble évidente

Vouloir relocaliser la production et les industries en France (ou à proximité, avec le *nearshoring* ou dans des pays alliés avec le *friendshoring*) est une idée louable et à soutenir, mais il faut s'en donner les moyens. Or, la France n'en a pas forcément les moyens actuellement. Car pour fabriquer une centrale nucléaire, un médicament, il faut des usines, des machines, de l'énergie, des matières premières, des composants, des ouvrier qualifiées (donc des centres de formation), de la R&D (Recherche et Développement) … et même des matières pour fabriquer les usines, et des habits pour les opérateurs, etc…

Sans cesse garder en tête qu'il est indispensable de remonter la chaine de valeur (ou supply chain ou filière) jusqu'au fournisseur de matières premières, jusqu'à la mine, au puit de pétrole ou aux champs (pour l'agriculture ou pour les matières végétales).

Les relocalisations d'activités industrielles ne peuvent pas se faire en quelques mois ou à la suite d'une injonction politique. En effet, il est évident qu'une relocalisation doit se repenser en prenant en compte l'ensemble des acteurs de la chaine logistique (fournisseurs de rang, 1, 2, … n, sous-traitants, prestataires de services logistique, clients, etc.), mais également les associations de professionnels ainsi que les acteurs institutionnels publics (tels que l'Etat et les Régions et les collectivités locales) qui sont indispensables pour soutenir et accompagner une telle démarche de reconstitutions des filières. Ces nouvelles filières industrielles (ou Supply Chain) peuvent prendre du temps à se construire et doivent être construites ensemble (industriels, associations de professionnels, pouvoirs publics, territoriaux et politiques). A l'image des loups qui chassent en meute, il est indispensable de relocaliser en meute !



Pour réussir sa relocalisation, il est essentiel d'avoir conscience que, au-delà des risques d'une supply chain classique, relocaliser risque de faire perdre un avantage concurrentiel (liés par exemple à des couts de production plus élevés comparés à une production dans des pays à bas coûts de main d'œuvre), mais également relocaliser est une innovation managériale disruptive car cela revient à chasser en meute pour concevoir une Supply Chain qui n'existe pas encore… ou plutôt à concevoir une filière industrielle qui n'existe plus.

En outre, au-delà de l'indépendance énergétique (dont on parle trop souvent), il faut une indépendance industrielle, mais également (et cela va de pair) une indépendance numérique (par exemple avec des cloud souverains). « La souveraineté numérique n'est pas une option, c'est une nécessité stratégique » selon Anne Le Hénanff, ministre déléguée chargée de l'Intelligence artificielle et du Numérique (dans un article publié le 8 avril 2026 sur le site www.numerique.gouv.fr). Les enjeux de cybersécurité sont souvent négligés voire minorés, car méconnus… Or, ne dit-on pas depuis longtemps que l'information est la ressource de la 4ème révolution industrielle.

Pour désorganiser un système, il est plus simple de s'attaquer aux flux d'information qu'aux flux de marchandises (car ceux-ci sont finalement gérés par les flux d'information). Faire sauter des data centers, des entrepôts des données ou des centres de calcul serait bien plus impactant que de s'en prendre à des vies humaines. Pour compléter, les failles dans les systèmes d'informations d'une Supply Chain viennent souvent des « petits sous-traitants ». La cyber sécurité ne doit donc pas porter que sur les gros industriels, mais également sur les petits industriels, qui sont les fournisseurs des fournisseurs.



Le cas emblématique des terres rares

Les terres rares sont utilisées dans d'innombrables objets électroniques et numériques. Les besoins pour les moteurs des véhicules électriques, les éoliennes en mer et pour d'autres objets sont énormes. Même si des chercheurs réfléchissent à des alternatives, la transition écologique par l'électrification du pays ne peut pas se faire actuellement sans les terres rares.

Il existe des mines de certaines terres rares en France (par exemple la bauxite dans le nord du département de l'Hérault), mais les coûts d'extraction sont bien plus élevés que de se fournir à l'étranger. Cependant exploiter des mines françaises, serait une solution possible à terme, en déterminant quel est le prix de l'indépendance énergétique. Malheureusement, le temps est long entre la décision de création et l'exploitation à plein régime d'une mine, entre 10 et 15 ans.

A titre d'exemple sur la relocalisation et sur les longs délais de mise en activité de filières relocalisées

Le 22 avril 2026, le président de la République, Emmanuel Macron, s'est rendu à Echassières, dans le sud du département de Allier. Il y a inauguré une mine de lithium. Ce site permettra, à partir de 2030 (plus de 8 ans après son lancement), de produire 34 000 tonnes par an d'hydroxyde de lithium correspondant à l'équipement de batteries pour 700 000 voitures électriques. Cela peut sembler énorme mais cela ne représentera qu'environ 0,00014% de la production mondiale. L'industrie mondiale de l'hydroxyde de lithium a généré 25,2 milliards de dollars en 2024, avec une croissance de plus de 10% par an. Le responsable indique « Nous avons pour objectif de produire 1,5 million de véhicules électriques, cela signifie que l'on sécurise la moitié avec ce site alors que la filière batterie et véhicule électrique dépend actuellement à 70 % des importations chinoises ». Cela veut dire que la moitié des véhicules électriques est encore dépendante de puissances étrangères.

En conclusion : une prise de conscience vitale

Ces réflexions pourraient tout à fait être saisies par les entreprise privées (mais certaines, même si elles sont localisées sur le sol français, appartient à des grands groupes étrangers). Ces réflexions pourraient également être prises en charge par le ministère de l'économie et des finances, par le biais de la *défense économique* (telle que définie par l'ordonnance de 1959 et son élargissement grâce à la circulaire du 14 février 2002 ; la défense économique est l'un des quatre piliers de la Défense Globale).

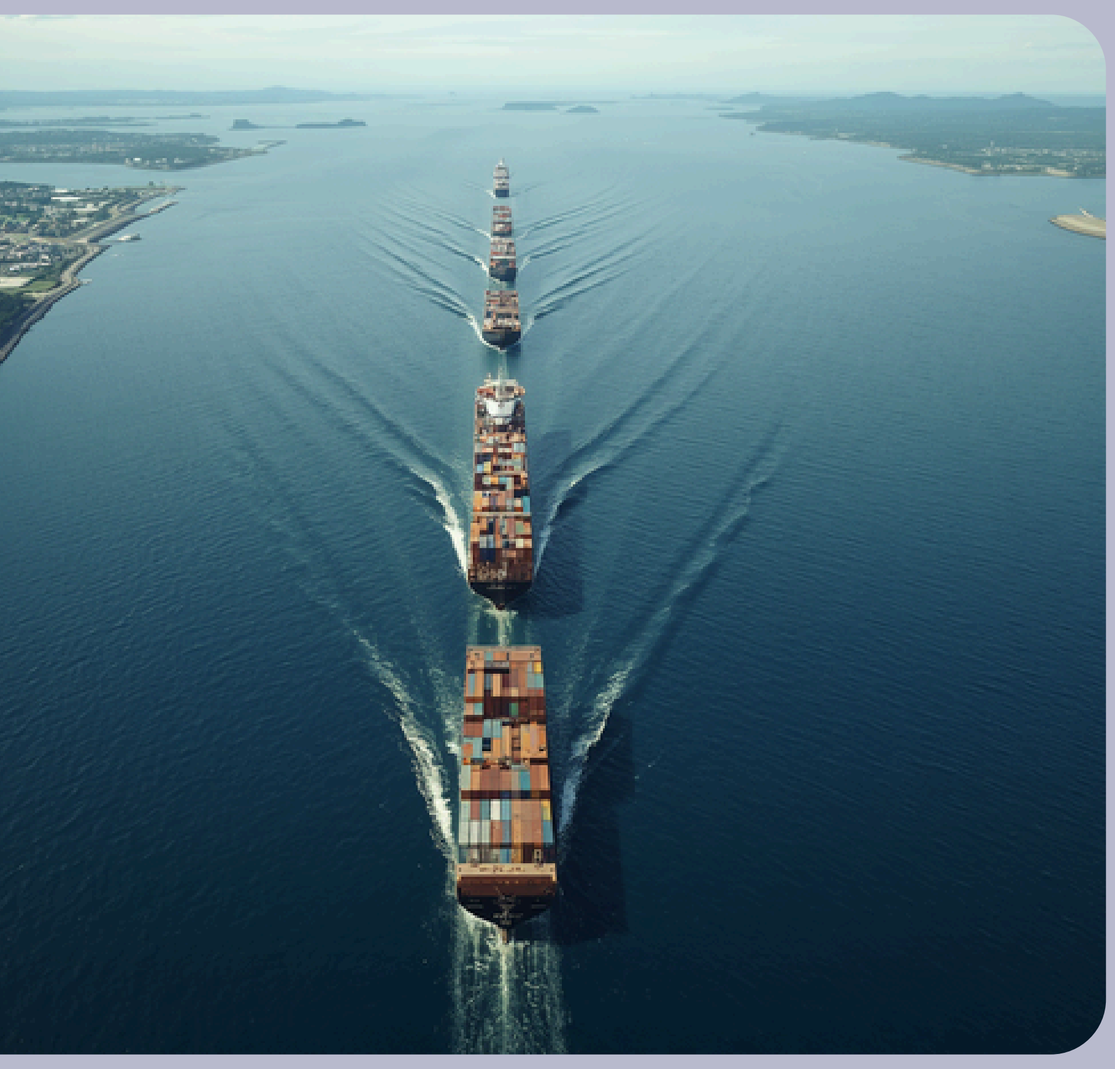


En termes de technologie et de secteurs, la Chine a rattrapé et même dépassé l'Occident. Et en plus de maitriser la technologie, elle maitrise toute la filière industrielle (de l'extraction de matières premières, avec la privatisation de nombreux gisements, voire même de quelques pays du continent africain), mais également les grands ports, les routes maritimes, ferroviaires, et bien évidemment les usines de transformation… Et si l'on pousse le curseur plus loin, la Chine maitrise également les chaines de distribution (avec de grands commerçants en ligne comme Temu, Shein ou Ali baba). L'hégémonie économique chinoise ne porte donc pas uniquement sur la vente au consommateur, mais également sur toute la chaine de valeur et la filière industrielle (de l'extraction des matières premières, en passant par le transport, la production et la commercialisation des produits).

Avoir une vision *end to end* (de bout en bout) des filières industrielles (des *supply chain*) est indispensable. Connaitre ses fournisseurs (leurs actionnaires, leurs stratégies, leur localisation, leur propres dépendances), connaitre l'origine de ses matières première est indispensable Prendre conscience de ses dépendances au-delà de ses fournisseurs directs et remontrer jusqu'au fournisseur de matière première (pétrole, gaz, charbon, acier, caoutchouc, terres rares, etc. y compris des ressources agricoles semences, etc.) permet de prendre conscience de ses dépendances.

Cet article est là pour alerter les pouvoir publics et les industriels que la dépendance est là (à la fois généralisée sur de nombreux secteurs et produits, et colossale sur les achats extérieurs vers des pays tiers et entreprises étrangères). Si l'on n'y prend garde, cette dépendance à l'égard de pays tiers (pour l'instant nos alliés, ou du moins pour l'instant nos partenaires neutres) va se refermer sur nous comme un piège et bloquer notre industrie et notre pays.





LES DÉTROITS : LES GOULETS D'ÉTRANGLEMENT DE LA MONDIALISATION

PAR

Valdo GARCIA

Analyste en relations internationales,
spécialiste en géopolitique
et en études stratégiques

Le déclenchement de l'opération américano-israélienne contre l'Iran le 28 février 2026 a eu des effets inattendus par les planificateurs américains. Loin de s'effondrer sous les bombes, le régime iranien a contre-attaqué avec son arme la plus puissante : le détroit d'Ormuz.[1] L'étroit bras de mer est ainsi devenu le centre d'un balai diplomatico-militaire aux allures de sordide feuilleton à l'issue incertaine. En France, le prix des carburants s'est accru en conséquence pour dépasser 2€ le litre. Pourtant, même s'il est vrai que le détroit d'Ormuz voit transiter 20% environ du pétrole mondial, le pétrole (brut et raffiné) consommé[2] en France, quoique importé pour la quasi-totalité, ne vient, en 2025, qu'à hauteur de 17% du Moyen-Orient. Aussi l'Arabie Saoudite, principal partenaire de la France dans la région (4%) dispose d'infrastructures pour contourner le détroit. Présentés en ces termes, il ne semble pas exister de causalité entre les blocages du détroit et l'évolution des prix en France. Un besoin d'explication se fait donc sentir.

[1] *Fermeture du détroit, blocus, péage sélectif, menace de destruction de civilisation, shitpost sur X, etc. Tout le spectre des outils des relations internationales a été mis en œuvre jusque-là.*

[2] *11% au premier trimestre 2026, selon la Direction Nationale des Statistiques du Commerce Extérieur.*

Le commerce mondial est aujourd'hui largement dépendant des mers. Plus de 12 milliards de tonnes de marchandises sont transportées chaque année par voie maritime, représentant environ 80 % du commerce mondial en volume. Malgré un ralentissement récent, le transport maritime demeure la colonne vertébrale de la mondialisation. Pourtant, alors même que les océans couvrent plus de 70 % de la surface du globe, ces flux se concentrent sur un nombre limité de routes et de passages stratégiques. Les principaux chokepoints (goulet d'étranglement), tels que le détroit d'Ormuz, le détroit de Taïwan, le détroit de Bab-el-Mandeb, le Bosphore, le canal de Suez ou encore le canal de Panama, concentrent 40 % du commerce mondial, ce qui en fait des points critiques de la chaîne d'approvisionnement globale.

La disruption, qu'elle soit volontaire ou accidentelle, du transit maritime n'est pas un phénomène nouveau. Historiquement, les routes maritimes ont longtemps été exposées à des risques variés : environnement, conditions climatiques, piraterie, conflits armés ou accidents de navigation. Toutefois, la seconde moitié du XXe siècle a vu une réduction relative de ces risques, sous l'effet combiné de la sécurisation des routes maritimes, du développement du droit international maritime et de la montée en puissance d'institutions comme l'Organisation maritime internationale. Cette stabilisation a accompagné l'essor de la mondialisation et l'intensification des échanges.



Les années 2020 marquent une rupture. Les travaux récents sur les chokepoints maritimes montrent une recrudescence des perturbations, qu'elles soient géopolitiques, climatiques ou sécuritaires. Le blocage du canal de Suez par l'Ever Given en 2021 a ainsi généré des pertes estimées à 9 à 10 milliards de dollars par jour selon Lloyd's List. Plus récemment, la reprise des tensions en mer Rouge ou les sécheresses affectant le canal de Panama illustrent la multiplication de ces risques. Par ailleurs, la résurgence de la piraterie dans certaines zones est à signaler, tandis que les conflits géopolitiques réintroduisent des logiques de blocus et de harcèlement maritime.

Par le canal de Suez au Nord et le détroit de Bab-el-Mandeb au Sud, la mer Rouge constitue l'un des axes majeurs de la mondialisation et par extension de l'économie française, reliant directement l'Europe aux industries d'Asie orientale. l'Étude sur les transports maritimes 2024 : naviguer entre les écueils (CNUCED, octobre 2024), environ 10 % du commerce mondial et près de 20 % du trafic mondial de conteneurs transitent annuellement par le canal de Suez, ce qui en fait un corridor incontournable. Une part significative des flux énergétiques (pétrole et GNL) emprunte également cet axe.



Les risques pesant sur le Sud de la mer Rouge et détroit de Bab-el-Mandeb sont aujourd'hui essentiellement sécuritaires. Depuis 2023, les Houthis, mouvement armé contrôlant une large partie du Yémen et soutenu par l'Iran, ont multiplié les attaques contre des navires marchands à l'aide de drones et de missiles.

Comme le met évidence une note de l'institut Montaigne de 2024 sur la mer Rouge, ces attaques ont visé des dizaines de navires commerciaux, contraignant certains grands armateurs à suspendre temporairement leurs transits par la mer Rouge. Parallèlement, l'*ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships* signale une reprise des actes de piraterie au large de la Somalie depuis 2023, après une décennie de recul marqué dans les années 2010.

Si ces menaces ne sont pas de nature à couler tous les navires en mer rouge, elles ont en revanche un impact économique immédiat.[3] Les primes d'assurance maritime (coques et cargaisons) ont fortement augmenté dans la zone : selon des estimations du secteur relayées par Allianz dans ses rapports sur les risques maritimes, les coûts d'assurance peuvent être multipliés par 2 à 3 pour les navires transitant par la mer Rouge en période de tension. Cette hausse se répercute directement sur les coûts du transport maritime, déjà fragilisés par un fonctionnement en flux tendu, et alimente ainsi les pressions inflationnistes en Europe, comme le soulignent le FMI et la BCE.



Le détroit de Taiwan (et la mer de Chine) est sans doute le goulet d'étranglement majeur de l'économie mondiale. Selon le rapport *Lights Out? Wargaming a Chinese Blockade of Taiwan* (CSIS, décembre 2024) considèrent qu'un scénario d'invasion ou de blocus de Taïwan par la Chine à l'horizon 2030 est crédible. Au-delà d'une intervention militaire directe, un simple blocus maritime perturberait l'un des principaux nœuds du commerce asiatiques, dont dépend une part essentielle du commerce mondial.

[3] *D'après le MICA, rattaché à la marine nationale, sur les 700 munitions tirées en 2024, les attaques des Houthies n'ont touché qu'à hauteur de 7%.*

Cette centralité géo-économique s'explique en partie par le rôle de Taïwan dans la production de semi-conducteurs. L'île assure plus de 60 % de la production mondiale de puces électroniques et plus de 90 % des semi-conducteurs les plus avancés, notamment via l'entreprise TSMC. Or ces composants sont devenus indispensables à l'ensemble des secteurs économiques : industrie de défense, télécommunications, automobile, informatique ou encore électroménager. La pénurie mondiale de semi-conducteurs entre 2020 et 2022, qui a entraîné des arrêts de production dans l'industrie automobile européenne et a coûté plus de 100 milliards d'euros aux pays de l'UE, a déjà illustré cette dépendance. La France en particulier est importatrice nette de puces à hauteur de 2 milliards d'euros par an. L'arrêt complet ou partiel de la circulation de ces puces serait donc de nature à ralentir toute production industrielle.

En son temps, le Shah d'Iran qualifiait le détroit d'Ormuz de « veine jugulaire de l'Occident », une formule qui conserve aujourd'hui toute sa pertinence, 20 % du pétrole mondial consommé transitant par ce passage stratégique, soit près de 20 millions de barils par jour.[4] Ce détroit concentre également une part croissante du commerce mondial de GNL et d'hélium, ce qui renforce encore son importance.[5]

En miroir, le Bosphore joue un rôle comparable pour les flux agricoles issus de la mer Noire. Une part majeure des exportations russo-ukrainiennes de blé, soit environ un quart du marché mondial de blé transite par le détroit. La guerre déclenchée lors de l'invasion de l'Ukraine par la Russie en 2022 a d'ailleurs fortement perturbé ces flux, entraînant une hausse brutale des prix agricoles sur les marchés mondiaux, expliquant en partie l'épisode inflationniste d'alors.

[4] *D'après le World Oil Transit Chokepoints, mis à jour en mars 2026, EIA (Agence américaine d'information sur l'énergie).*

[5] *Au-delà de l'usage commun du pétrole, à savoir les carburants, l'huile de roche comme on l'appelait jadis a aussi de nombreux usages industriels : lubrifiants, plastiques, fibres synthétiques, engrais, etc. En dérivé du GNL, l'hélium à également des usages pour les semi-conducteurs, l'aéronautique et, entre autres choses, la production de fibres optiques.*

Pour autant, ni le détroit d'Ormuz ni le Bosphore ne sont structurellement indispensables à l'économie française. La France importe 12% de son pétrole du Moyen-Orient, diversifiant ses approvisionnements vers l'Afrique, la mer du Nord ou encore les Amériques. De plus, elle dispose d'une relative autonomie en matière de production céréalière. L'effet est donc moins le fait de dépendance directe que par des mécanismes macroéconomiques globaux.

En effet, les grandes crises récentes n'ont pas nécessairement réduit le volume global de matières premières disponibles,[6] mais ont profondément désorganisé leur circulation. Les sanctions contre la Russie ou les tensions au Moyen-Orient ont conduit à une réorientation des flux énergétiques et agricoles, impliquant des trajets plus longs, des coûts logistiques plus élevés et une pression accrue sur les infrastructures existantes. Par exemple, le pétrole russe, auparavant destiné à l'Europe, a été redirigé vers l'Asie, tandis que l'Europe a accru ses importations de GNL américain ou qatari, augmentant la compétition sur les marchés.

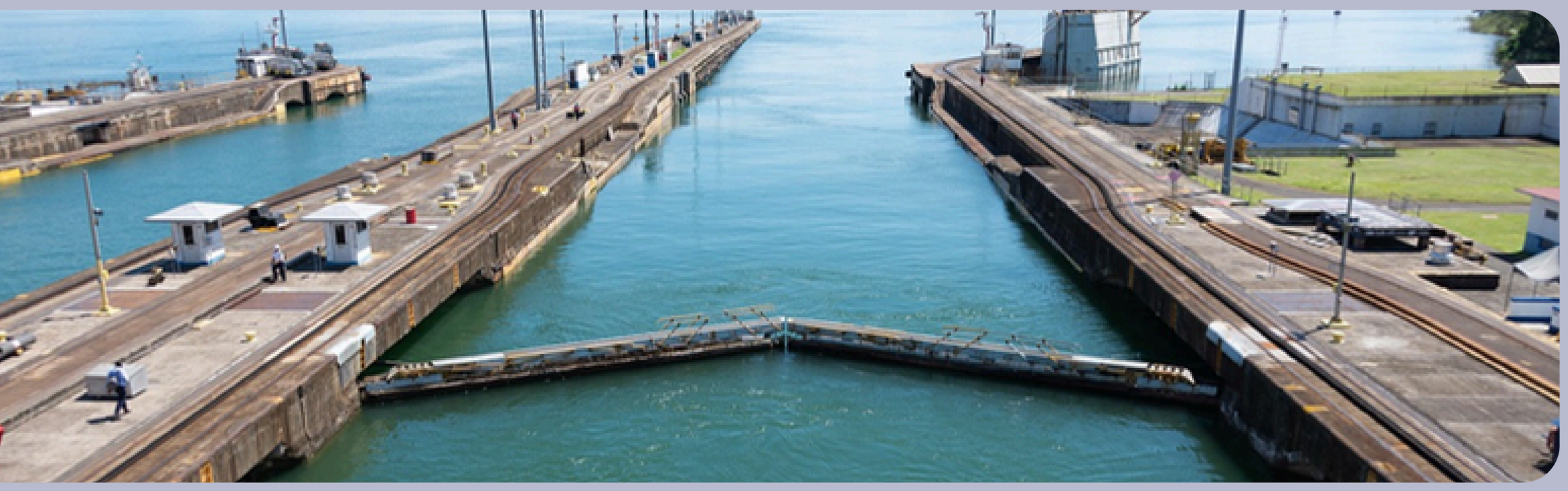


Par ailleurs, ces perturbations ont favorisé des phénomènes de spéculation sur les marchés des matières premières. Les prix du pétrole et des céréales ont connu des hausses significatives en 2022–2023, indépendamment des volumes réellement produits. Ainsi, l'effet principal des tensions sur les détroits et les routes maritimes ne réside pas tant dans une raréfaction physique des ressources que dans une augmentation de leur coût, qui se transmet ensuite à l'ensemble de l'économie sous forme d'inflation.

[6] *Les attaques sur l'île de Kharg dans le Golfe persique, mais aussi les attaques ukrainienne contre les terminaux d'exportations russes ont, en l'occurrence, eut des effets sur le volume de pétrole disponible.*

Le canal de Panama est l'autre grand canal de l'imaginaire collectif. Situé sur l'isthme centraméricain, il permet de relier directement l'océan Atlantique et l'océan Pacifique sans contourner l'Amérique du Sud. L'Étude sur les transports maritimes 2024 : naviguer entre les écueils (CNUCED, octobre 2024), 13 000 à 14 000 navires y transitent chaque année, représentant près de 5 % du commerce mondial. Toutefois, ce flux est très largement dominé par les échanges liés aux États-Unis : environ 70 % du trafic du canal a pour origine ou destination le marché américain, ce qui explique son importance relativement limitée pour les économies européennes.

Au plan géopolitique, le canal a longtemps été sous contrôle américain avant sa rétrocession au Panama en 1999, conformément aux traités Torrijos-Carter (1979). Ce retrait, combiné au recentrage stratégique des États-Unis sur le Moyen-Orient après les attentats du 11 septembre 2001, a ouvert un espace en Amérique latine que la Chine a exploité. Dans ce contexte, l'Empire du milieu, via ses entreprises et dans le cadre des Nouvelles routes de la soie, a multiplié les investissements dans les infrastructures portuaires de la région. Le retour de Donald Trump à la Maison Blanche en 2024 a cependant poussé la Chine à ne pas poursuivre sa politique d'investissement sur le canal avec autant d'esprit offensif.[7]



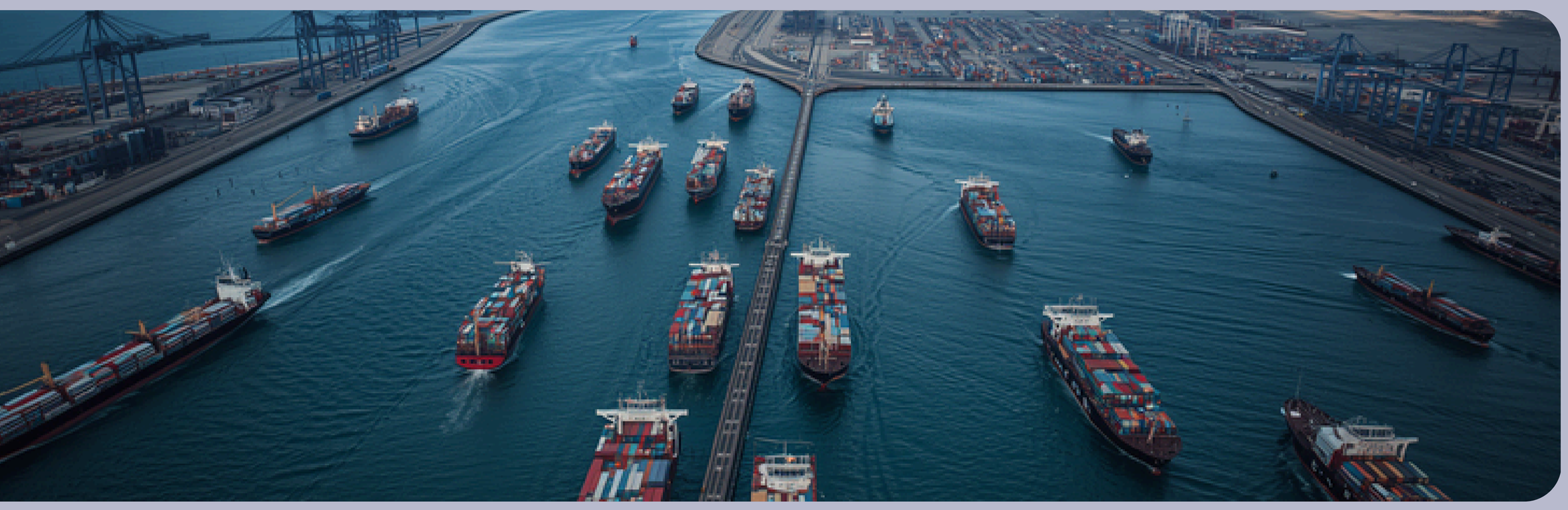
[7] *La CK Hutchison, société hongkongaise cheval de Troie chinois au Panama - prise dans plusieurs scandales de corruption - a cédé ses parts dans la société du canal à Blackrock en janvier 2025, au moment des déclarations de Donald Trump sur le canal (et le Groenland).*

Le canal est aujourd'hui fortement affecté par le changement climatique. Son fonctionnement repose sur un système d'écluses alimentées en eau douce, dépendant des précipitations. Or, les épisodes de sécheresse liés au phénomène El Niño ont entraîné une baisse significative du niveau des réservoirs. En 2023–2024, le nombre de transits quotidiens est passé d'environ 36 à moins de 25 navires par jour à certaines périodes, provoquant des files d'attente importantes et une hausse des coûts de passage ; cette contrainte environnementale constitue désormais une menace structurelle pour la fluidité du commerce maritime mondial.

Le principal risque associé au canal de Panama est donc d'ordre logistique et environnemental. Comme pour le canal de Suez, son contournement impose un détour maritime pouvant allonger les trajets d'environ 30 %, ce qui réduit mécaniquement la capacité effective de la flotte mondiale. Toujours selon l'UNCTAD, la marine marchande mondiale transporte près de 12,3 milliards de tonnes de marchandises par an pour une capacité d'environ 2,5 milliards de tonnes de port en lourd, ce qui trahit un fonctionnement en flux tendu. L'allongement des routes mobilise plus longtemps les navires, réduisant l'offre de transport disponible à court terme et donc - toutes choses égales par ailleurs - un renchérissement des coûts logistiques.



En définitive, les détroits et canaux maritimes apparaissent comme des points critiques dont la perturbation, si elle n'affecte pas directement la France, se répercute néanmoins sur son économie par effet de ricochet. La fermeture du détroit d'Ormuz ne prive pas la France de son pétrole ; elle en fait monter le prix sur les marchés mondiaux, et ce renchérissement se transmet mécaniquement à la pompe. Les attaques en mer Rouge n'interrompent pas les livraisons de produits asiatiques ; elles alourdissent les coûts d'assurance et de transport, que les entreprises répercutent sur le consommateur. C'est ce mécanisme indirect, fait de spéculation, de désorganisation des flux et de tension sur une flotte mondiale qui fonctionne déjà à flux tendu, qui explique pourquoi des crises géographiquement lointaines finissent par se ressentir dans le quotidien des Français. Dans une économie mondialisée, les interconnexions qui transmettent les crises d'un bout du globe à l'autre ne constituent pas une anomalie : elles en sont le principe même de fonctionnement.





ENTRETIEN : LA ROUTE, UN CHOIX PRESQUE IRRÉVERSIBLE POUR LA LOGISTIQUE ?

PAR

Laetitia DABLANC

Directrice de recherche
à l'université Gustave Eiffel

On entend souvent parler de report modal, de relance du fret ferroviaire, de logistique verte, et pourtant la route représente toujours près de 90 % de la logistique en France. Comment expliquer une domination aussi écrasante ?

La route est dominante partout en Europe, environ 80 à 85 % en moyenne. La France est encore un peu au-dessus. Il y a une raison simple : l'infrastructure routière française est de très haut niveau. Les autoroutes sont bien gérées, le réseau de routes communales est l'un des plus denses et des mieux entretenus du monde. Et surtout, l'usage en est largement gratuit pour les transporteurs. En ville, c'est 100 % de la route ; et si on intégrait vraiment le dernier kilomètre dans les statistiques nationales, ce serait encore pire.

La politique des péages a joué un rôle central dans ce déséquilibre. En France, les péages interurbains existent, mais ils restent raisonnables au regard du service rendu. En revanche, dès qu'on arrive en zone urbaine, c'est subitement gratuit, alors que c'est là que le coût pour la collectivité est le plus élevé. À l'inverse, un train de fret paie des péages d'infrastructure pour utiliser les rails. La Suisse, l'Allemagne, la Belgique, l'Autriche font payer beaucoup plus sérieusement l'usage de leurs routes pour les poids lourds. Cette asymétrie a structurellement avantagé la route sur le rail.

Vous pointez une asymétrie tarifaire, mais n'y a-t-il pas aussi des choix politiques assumés derrière ce déséquilibre ? Des investissements orientés, des arbitrages favorables à la route ?

Oui, globalement, la puissance publique a une part de responsabilité. Elle a laissé le système s'organiser tout seul, en faisant confiance à la SNCF (qui à l'époque était seule) pour gérer les sillons ferroviaires. Or elle les a mal gérés, en privilégiant certains trafics. L'Allemagne et la Suède, à kilométrage égal, faisaient passer davantage de trains. Et puis on a été mauvais sur le raccordement ferroviaire des grands ports : Le Havre, Marseille, Dunkerque. C'est une faute historique inadmissible, et c'est purement une question d'investissement public.

Concrètement, qui sont les acteurs qui circulent sur ces routes aujourd'hui ? On voit fleurir les camionnettes de livraison, les vélos-cargos, les scooters, etc. est-ce que ça change vraiment le visage de la logistique urbaine ?

L'essentiel de la logistique reste des livraisons aux établissements : palettes, colis au bureau, produits frais, médicaments pour les pharmacies, c'est 80 % des flux, relativement stable. L'auto-entrepreneuriat est cantonné au e-commerce, 20 % du marché. Sur ce segment, on voit des véhicules de plus en plus hétérogènes : scooters, vélos électriques, trottinettes, livraisons à pied. Ce mouvement vient moins des politiques publiques que des injonctions des donneurs d'ordres : Amazon impose la livraison décarbonée dans les centres-villes partout dans le monde.

En termes de données, on recense environ 40 000 entreprises de transport en France. Pour les livreurs de plateformes, on n'a quasiment rien : Deliveroo et Uber Eats ne communiquent pas leurs données. Des évolutions réglementaires en matière de comptabilité prévues en septembre, devraient aider.

Cette logistique est donc très largement dépendante du pétrole. Dans un contexte où la France importe massivement ses hydrocarbures, est-ce que la transition électrique peut changer la donne, ou risque-t-on simplement de substituer une dépendance à une autre ?

On passe peut-être d'un problème de souveraineté à un autre, c'est vrai. Mais pour les poids lourds, on en est encore à 1 % du marché. Le problème : un poids lourd électrique reste deux fois plus cher à l'achat, et même sur vingt ans, on ne rattrape pas le différentiel par les économies de carburant. Pour les utilitaires légers, en revanche, c'est déjà rentable, et les donneurs d'ordres comme Amazon ou La Poste l'imposent à leurs sous-traitants.

La Commission européenne a par ailleurs restreint les importations de poids lourds électriques chinois, qui représentent déjà 29 % du marché en Chine, avec des batteries pour 700 km. C'est un jeu politique : protéger les constructeurs européens était compréhensible, mais c'est probablement dommage pour la décarbonation. Le vrai enjeu à terme sera de disposer d'une production de batteries nationale ou européenne, sans pour autant se couper des prix chinois, très bas, indispensables pour un secteur aux marges faibles.

La réponse évidente à tout cela, ce serait le ferroviaire. Mais ça fait des décennies qu'on en parle, est-ce que le train peut vraiment concurrencer la route pour le fret ?

C'est toute la question. Le fret ferroviaire souffre d'un manque chronique de fiabilité : les délais ne sont pas respectés, le réseau est encombré par les voyageurs, les travaux de maintenance se multiplient. Mais ce qui se développe, c'est le transport combiné : un bout de routier au début, un long tronçon ferroviaire, puis à nouveau la route. C'est aujourd'hui un segment en croissance. La route n'est peut-être pas une fatalité pour les longues distances, à condition que le rail se donne les moyens d'être fiable.



FRET FERROVIAIRE : NE PLUS SE CONTENTER D'INCANTATIONS !

PAR

Patrice SALINI

Economiste des transports,
Université Paris Dauphine-PSL

Face au recul du rail, qui est continu depuis la fin de la seconde guerre mondiale, maintes explications sont régulièrement évoquées. Bien souvent l'argument conjoncturel, ou la recherche d'une volonté politique, éventuellement cachée, l'emportent sur l'analyse précise des réalités. Si le déclin du rail est un fait, et si, depuis le début des années 1970, il laisse le mode routier le devancer, on pourrait reprendre par le menu les facteurs de déclin, soit qu'ils découlent de l'évolution économique et institutionnelle, soit qu'il résulte de stratégies de l'opérateur ferroviaire national. Je pourrais prendre ainsi de nombreux exemples allant du système tarifaire ancien (hérité de l'ad-valorem du temps du quasi-monopole[1]), à la frilosité relative au transport combiné rail-route[2], en passant par l'échec traumatisant de Commutor[3], le « flop » du plan « Gayssot[4]», ou encore le dramatique fin de Fret Sncf pour cause d'aide illégale.[5] Mais il faut aller au-delà pour catégoriser un peu les raisons du déclin.

1 *Théoriquement abandonné « en principe » en 1947 (Tarification Louis Armand) la tarification ad-valorem a subsisté au moins en partie jusqu'au début des années 1980.*
2 *Seul domaine en croissance au début des années 1980, le combiné était perçu comme « non rentable » par la SNCF, qui a longtemps maintenu une tarification non incitative à la productivité.*
3 *Projet de plateforme automatisée de transbordement ultra-rapide de caisses mobiles, Commutor a été officiellement abandonné en 2002 en raison de sa complexité technique et de son coût excessif.*
4 *L'ambition était de doubler le trafic de marchandises par rail à l'horizon 2010, pour atteindre 100 milliards de tonnes-kilomètres.*
5 *"plan de discontinuité", a été imposé par la Commission européenne pour éviter à l'État français de devoir rembourser 5,3 milliards d'euros d'aides publiques jugées illégales.*

Des facteurs socio-économiques puissants

Le recul du rail en niveau et a fortiori en part de marché répond à des facteurs puissants, dont certains comme la nucléarisation de notre production énergétique, sont spécifiques à la France. Pour ne prendre que ce seul exemple, la part du nucléaire dans la production électrique passe de moins de 10% en 1970 à environ 75% à la fin des années 80, ce qui bouleverse les flux énergétiques, et corrélativement ceux de la sidérurgie française.

Le rail n'a pas pu ou su s'adapter à la désindustrialisation relative et la montée des produits finis, à ce que j'appelle la dématérialisation du PIB, c'est-à-dire la baisse relative des produits lourds et de la valeur ajoutée « physique », et la construction européenne, la compétitivité des ports de nos voisins et enfin la mondialisation. Pour ne donner qu'un exemple chiffré, la part des produits physiques dans les consommations intermédiaires des branches d'activité qui était de 80% en 1949 tombe à 69% en 1979 et 44% en 2019.



Une stratégie inadéquate ?

On pourrait rentrer dans le détail de ces différents facteurs, souvent mal ou peu anticipés par la SNCF[6], mais il faut rappeler qu'on est passés en 60 ans environ d'une économie relativement fermée et post coloniale, à une économie ouverte, insérée dans le marché européen, puis une économie mondialisée.

[6] *C'était un phénomène visible à l'époque du « Plan », lors des commissions spécialisées.*

On a mécaniquement « remplacé » des échanges interindustriels et de matières premières par des flux de produits finis (ou de demi-produits) plus largement exportés ou importés. Je rappelle souvent qu'actuellement les opérateurs ferroviaires transportent sur le sol français « en gros « le même nombre de tonnes.km qu'au milieu des années 1920 !!

Le rail, persuadé d'être plus compétitif à longue distance[7] n'a pas pu ou su se projeter d'emblée sur un marché plus large. Les voies ferrées, les procédures, l'électrification, les normes, n'étaient pas plus standardisées que les frontières ferroviaires n'étaient poreuses.[8] Je ne reviens pas là-dessus, mais les monopoles nationaux demeuraient largement protectionnistes et leur coopération difficile.[9] Mais entendons-nous, ça n'est pas une question seulement « idéologique » ou politique. Les réseaux se sont peu rendus spontanément inter-opérables et encore moins standardisés. Au contraire, la route, et même la voie d'eau n'ont pas cultivé ces particularismes[10] !

Il faut aussi considérer la réalité de l'offre de transport. Le système de transport ferroviaire n'a pas véritablement modifié la nature même de son offre de transport. La dernière grande innovation, date de grosso-modo des années 1970 avec les wagons-poches accueillant des semi-remorques préhensibles par pinces, et de la construction de trains complets rapides « en saut de nuit ». Tout cela dans des conditions techniques (chantiers, manutention, etc..) ne permettant pas de réduire massivement les temps de manutention et de manœuvre.



7 *Ce qui était statistiquement vrai en transport intérieur, dans les années 1970 !!*

8 *Il existe encore une juxtaposition de systèmes d'écartement, d'électrification et de signalisation incompatibles, freinant ainsi l'interopérabilité et la compétitivité du rail face à la route.*

9 *La coopération commerciale, mais aussi technique.*

10 *A une différence près : la question routière du poids à l'essieu a pu constituer un clivage entre les intérêts allemands et ceux de la France ou de l'Italie.*

On pourrait aller au-delà et considérer que les choix faits au niveau national (le TGV, les TER), repoussent le fret. La carte du réseau ferroviaire, qu'il s'agisse des gabarits ou de l'électrification, a évolué pour les voyageurs mais peu pour le fret. Insérer des trains lourds à haut débit et haute vitesse est quasiment impossible sur de nombreux axes. Nous avons les uns et les autres souvent expliqué combien les objectifs assignés (de doublement de la part de marché[11], ou les fameux 100 milliards de tonnes.km de J.C. Gayssot) étaient largement irréalistes et finalement démobilisateurs. Et de fait rien ou presque n'a pu endiguer le déclin.



Il y a bien entendu dans cette évolution des facteurs politiques. D'abord, et c'est l'essentiel, la politique menée, sous contraintes, par les entreprises nationales (quelque soient leur forme : le transporteur, la SNCF et le gestionnaire du réseau, aujourd'hui SNCF-réseau). Les choix faits en matière de maintenance et de régénération du réseau ont conduit à une situation critique qui a pu peser sur la qualité de service au début des années 2000.[12] Les besoins identifiés actuellement demeurent difficiles à couvrir en raison d'un vieillissement structurel accumulé et de la persistance d'un mur de financement pour la modernisation des lignes classiques. Pour autant, persuadés (?) que la solution réside pour le fret ferroviaire largement dans le niveau des péages du réseau, on s'enfonce dans une logique déficitaire,[13] au lieu d'explorer les façons de rendre le rail plus efficace.

[11] *Grenelle de l'environnement.*
[12] *Voir le rapport de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), publié en 2005, dirigé par le professeur Robert Rivier.*
[13] *De facto subventionnée massivement.*

Et l'État ?

Dans un tel contexte on peut s'interroger sur les politiques d'Etat, lui aussi plus prompt à subventionner l'exploitation (wagons isolés, « coût de pince » pour le combiné, charges d'infrastructures) qu'à promouvoir une innovation génératrice de gains de productivité. Il oscille entre impuissance relative et idées généreuses, mais sans impact réel. Les choix faits en faveur, par exemple, de ce qu'on baptise le « ferroutage » à travers le système Modalohr, réputé plus rapide au chargement/déchargement, sont ceux d'un système plus couteux (wagons et terminaux) dont la place n'est pas encore « assurée ».

Il reste que le rail peine à offrir une solution crédible pour « capter » une part significative du fret. Il n'en n'a en effet pas la capacité (sillons, débits, etc..) ne propose ni les fréquences, ni les prix, ni les horaires permettant de capter une part significative des transports routiers. Pour fixer les idées, nous sommes très loin, en France, des volumes de trafic du terminal de Duisbourg (4 millions d'EVP/an[14]). Au Boulou on traite globalement autour de 130 000 semi-remoques par an, à Dourges autour de 200 000. Rappelons ici que le trafic à la frontière du Perthus (frontière espagnole) est de l'ordre de 3,6 millions de poids lourds/an.

Il faudra donc, au-delà des discours et des pétitions de principe, parfois législatives, comme la modification de la LOTI (Article 3-1) introduite par Loi n°2005-781 du 13 juillet 2005, qui conduit à « privilégier » explicitement le rail et la voie d'eau et non la décarbonation, qu'on définisse une stratégie globale crédible. Autrement dit décliner le « comment » de manière concrète. Actuellement la question de l'adaptation du réseau ferroviaire, visant la création d'un *réseau noyau fret haute performance*[15] me semble incontournable, tout comme celle du déploiement d'un système de routes électrifiées (ERS). C'est aussi une exigence stratégique ! Toutes choses aujourd'hui absentes des agendas et des évaluations économiques.

[14] *Équivalent 20 pieds : donc l'équivalent d'1/2 semi-remorque.*
[15] *Ce qui impliquerait une extension du 25000 volts.*



LE TRANSPORT FLUVIAL ENTRE ÉCOLOGIE ET RISQUE ÉCOLOGIQUE ET ENTRE MYTHE ET RÉALITÉS

PAR

Patrice SALINI

Le transport fluvial, par nature économe en énergie de traction, est souvent présenté comme un mode très « écologique ». On verra plus bas, que cette affirmation est contestée par de nombreux écologistes dès lors qu'on prend en considérations les travaux nécessaires à la navigabilité des fleuves et la construction de canaux.

De concurrent à acteur mineur

Stabilisé à un niveau faible de part de marché (autour de 2% depuis une trentaine d'années), le transport fluvial connait une baisse régulière de son activité en tonnes.km depuis le maximum historique du début des années 1970 (avec plus de 14 milliards de tonnes.km contre autour de 6 au milieu des années 2020.



Marché de niche, la voie d'eau transporte essentiellement des matériaux de construction (45 %), avec une bonne accessibilité dans des agglomérations comme Paris, Lyon, et Strasbourg, ou encore Lille, les céréales (1/4), et désormais les conteneurs (15%) et les produits de la filière pétrochimique (12 %). Il faut bien comprendre cependant, que le fluvial est passé des années 1910 à aujourd'hui d'un statut de concurrent du rail, à celui d'acteur secondaire. Dans la dernière période, le trafic fluvial a subi une baisse de la contribution des produits énergétiques (centrales thermiques), et connu une progression des produits manufacturés. On a pu constater une légère embellie dans les années 2010 peut-être due au recul et aux difficultés du rail.

L'équation fluviale

Le principal obstacle souvent cité par ses promoteurs, découle de l'absence de réseau inter-bassins à grand gabarit, et de la géographie française. Mais il n'était pas le seul. Les « entreprises » de transport et la structure de la « calle » ont dû considérablement changer. Représentant 85 % de la capacité de transport vers 1950, les péniches Freycinet[1] ne représentent plus que 25 % de la capacité en 1990[2] et moins de 5 % aujourd'hui. Cela signifie que le transport fluvial s'est de fait « industrialisé[3] », mais se trouve concentré (enfermé) dans les bassins à grand gabarit. La possibilité de disposer de liaisons à grand gabarit fait par exemple – dans des conditions particulières (guerre en Ukraine) le succès du canal de Cernavoda[4] reliant le Danube à la Mer Noire, avec des trafics annuels de 30 à 35 millions de tonnes (capacité théorique de 75 millions de tonnes).

1 *« normées » pour passer les écluses du réseau dit « Freycinet » , ces péniches mesurent 38,5m de long et 300 tonne d'emport.*

2 *Le "déchirage" (primes à la casse) des années 80-90 a réduit leur nombre pour éliminer les bateaux de 38 mètres (Freycinet) et permettre le départ à la retraite des bateliers.*

3 *Un seul convoi poussé moderne (2 barges) sur la Seine transporte l'équivalent de 15 à 20 bateaux Freycinet avec un équipage de seulement 2 ou 3 personnes. Ces niveaux sont encore faibles par rapport à la productivité possible sur le bas-Danube. Un convoi de 9 barges y transporte environ 15 000 à 18 000 tonnes, voir bien pus sur certaines sections.*

4 *Ce canal gigantesque – construit sous Caucescu - a été surnommé en Roumanie « canal de la mort » en raison de l'ampleur des accidents mortels du travail pendant le chantier. Il a été contesté sur le plan écologique et économique : nécessité l'excavation de plus de 380 millions de mètres cubes de terre et de roche (soit plus que les canaux de Suez et de Panama réunis).*

Du coup les perspectives de la voie d'eau sont limitées, et reviennent donc régulièrement sur le devant de la scène les débats sur les liaisons interbassins. Or, précisément, celles-ci n'ont pas l'adhésion des écologistes et font douter les économistes des transports. En effet, c'est à la présence des écologistes dans le gouvernement Jospin (D. Voynet) que l'on doit l'abandon explicite de la liaison Rhin-Rhône.[5] Par ailleurs, la seule liaison interbassins réalisée à grand gabarit en Europe : le canal Main-Danube,[6] nous livre des résultats très inférieurs aux prévisions. Le trafic prévu estimé à 18 à 20 millions de tonnes par an s'est révélé atteindre au maximum 6 à 7 millions de tonnes et oscillerait désormais à un niveau inférieur. Cette situation était prévisible, hélas,[7] et rappelle que les transports fluviaux massifs sont surtout des trafics d'estuaire, et qu'à très longue distance le fluvial trouve plus difficilement sa compétitivité par rapport aux autres modes terrestres mais aussi au maritime.



Pourtant, en France, un grand projet a été engagé avec le soutien de l'Union Européenne. Or, ce projet a fait l'objet d'une critique assez vive de la Cour des Comptes de l'UE qui souligne que « la qualité de la planification aurait mérité d'être améliorée et a pâti de prévisions de trafic souvent trop optimistes ou d'une mauvaise coordination entre les pays. » Or, comme pour Main-Danube tout risque bien d'être dans ces surestimations qui produisent mécaniquement des recettes et des effets externes positifs (CO2), et fabriquent la rentabilité théorique du projet pour la collectivité.

[5] *Par ailleurs contestée alors par divers organismes publics : SAEI (1975 et 1978), l'inspection générale de finances (1975),*
[6] *Commissariat au Plan 1983, Cour des Comptes 1987 et 1991, OEST (1985,1989, 1996), Académie des Sciences (1993), etc…*
Le Canal Europa (ou canal Main-Danube) a été inauguré le 25 septembre 1992.
[7] *Nous en parlions dans la partie économique que nous avons réalisé pour l'étude de l'Équipe Cousteau sur le Danube, menée entre 1991 et 1992.*

Notons ici que l'estimation initiale du coût du projet a été majorée de 225 %. Sans vouloir rentrer dans le détail, soulignons aussi l'absence de prise en compte des évolutions technologiques à venir, touchant aussi bien le rail que la route (électrification), et la grande fragilité des prévisions de trafic.

Au-delà de cette rationalité économique défaillante, le maintien de tels projets semble relever du modèle de la « poubelle » (Garbage Can Model[8]) théorisé par les sciences politiques. Dans ce cadre, la décision n'est pas le fruit d'un calcul froid, mais la rencontre d'une solution prête depuis longtemps (le canal Seine-Nord) et d'un problème urgent pour l'Union Européenne : la nécessité d'afficher des projets d'infrastructures transfrontaliers labellisés « verts ». L'impératif de décarbonation offre ainsi une nouvelle fenêtre de tir politique à un dossier dont la rentabilité intrinsèque est contestée, transformant un projet cinquantenaire en réponse providentielle aux attentes de Bruxelles.

Du coup, on sent bien que les questions stratégiques concernant la voie d'eau consistent peut-être plus dans la recherche d'une meilleure articulation[9] des flux avec les ports maritimes et les ports intérieurs et sa décarbonation – ce qui demande des efforts financiers importants, plutôt que de s'en remettre à la promesse miraculeuse des liaisons interbassins.



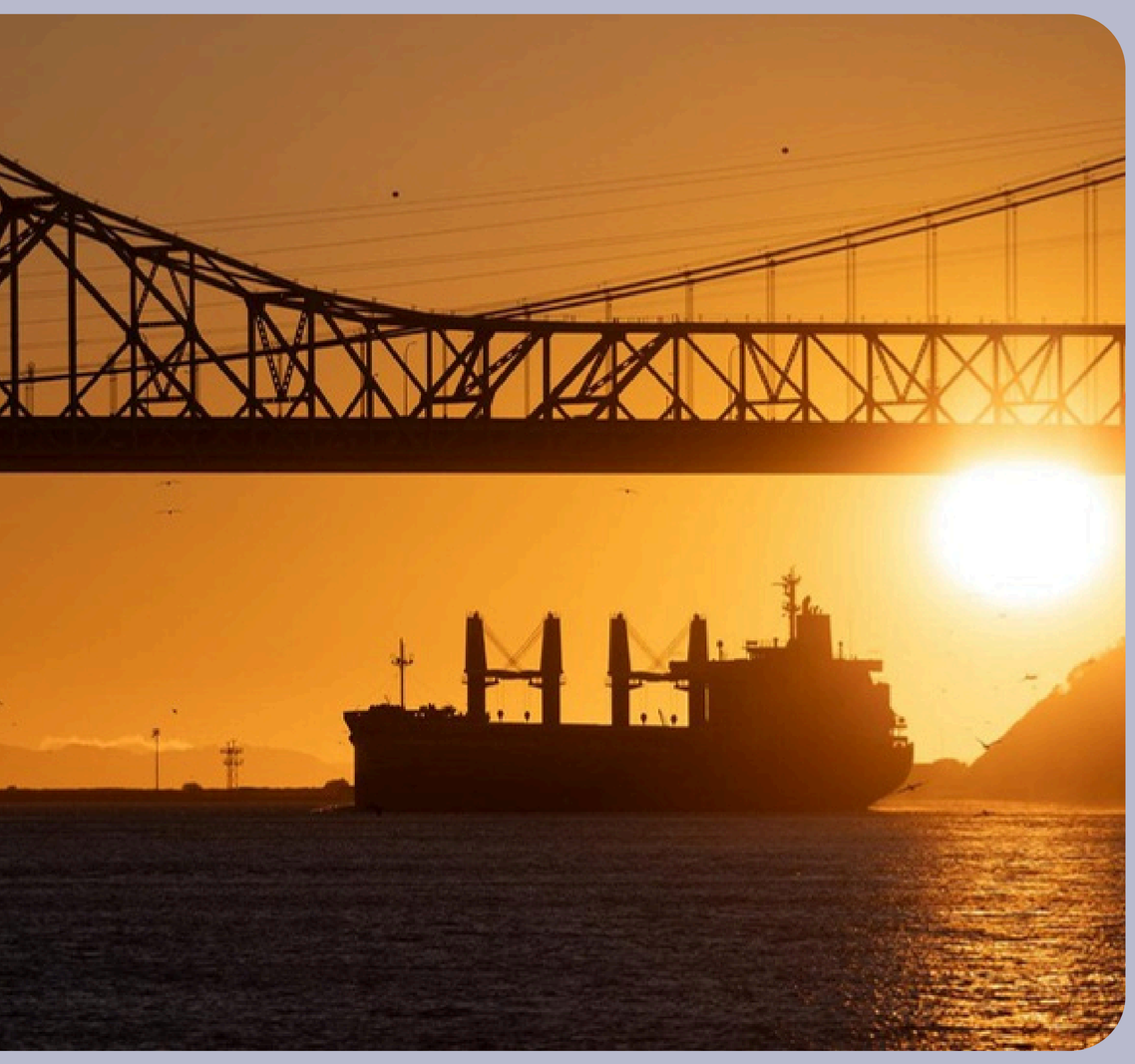
[8] *Voir : "A Garbage Can Model of Organizational Choice", Administrative Science Quarterly., 1972.*
[9] *L'amélioration des ruptures de charge demeure une préoccupation majeure.*

REJOIGNEZ LE CRSI



* adhésion annuelle valable sur 12 mois glissants.
tarifs : 10€ (-26 ans) ; 30€ (standard) ; 100€ (soutien) ; 500€ (premium)

DÉCRYPTAGE



L'ÉTAT DU MARCHÉ MONDIAL DU PÉTROLE EN 2026

SOURCES : TRADING ECONOMICS, IFPEN, RTS, FRANCEINFO, INSEE, GRAND CONTINENT, AIE, VIE-PUBLIQUE.FR, OPTIMA ÉNERGIE, BOURSORAMA/LES ÉCHOS. DONNÉES ARRÊTÉES AU 6 MAI 2026.

LE DÉTROIT D'ORMUZ : LE POINT DE DÉPART DE LA CRISE

Un passage stratégique essentiel

Le détroit d'Ormuz, situé entre l'Iran au nord et Oman au sud, est un couloir maritime d'environ 40 kilomètres de large à son point le plus étroit. Il représente aujourd'hui l'un des passages les plus importants au monde pour le transport de l'énergie.

En temps normal, il permet le transit de :

- 20,1 millions de barils de pétrole brut par jour, soit près de 20 % de la consommation mondiale ;
- 20 % du gaz naturel liquéfié (GNL) mondial ;
- un tiers des engrais mondiaux et 80 % du polyéthylène produit au Moyen-Orient ;
- entre 15 et 20 millions de tonnes de céréales destinées aux pays du Golfe.

Jusqu'alors, le détroit n'avait jamais été fermé, même lors de la guerre Iran-Irak (1980-1988). Le gel actuel est donc qualifié de « sans précédent » par les experts en stratégie maritime (Cyrille Poirier-Coutansais, directeur du département recherches au Centre d'études stratégiques de la Marine ; Paul Tourret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime).

L’opération « Epic Fury » et la fermeture du détroit

Le 28 février 2026, les États-Unis et Israël ont lancé une série de frappes aériennes coordonnées contre l’Iran dans le cadre de l’opération « Epic Fury ». Ces attaques ont provoqué la mort du Guide suprême iranien Ali Khamenei. En réaction, les Gardiens de la Révolution ont annoncé la fermeture de facto du détroit d’Ormuz, déclenchant une crise majeure.

Les conséquences ont été immédiates :

- le trafic maritime est passé de 160 navires par jour fin février à seulement 12 en mars, puis 6 début avril ;
- les assureurs maritimes ont classé la zone comme « zone de guerre », faisant exploser les coûts d’assurance des pétroliers ;
- près d’un millier de navires se sont retrouvés bloqués dans le golfe Persique ;
- l’Iran a mis en place un « corridor à péage », exigeant jusqu’à 2 millions de dollars par navire, payables en yuans.

Le 4 mai 2026, les États-Unis ont lancé une opération d’escorte navale pour tenter de sécuriser la zone. Cette intervention a entraîné de nouveaux affrontements : des missiles iraniens ont visé les Émirats arabes unis, un incendie a touché le terminal pétrolier de Fujaïrah et un pétrolier a été frappé par des drones.

L’IMPACT SUR LES PRIX DU PÉTROLE

Une hausse spéctaculaire du baril

Selon l’Agence internationale de l’énergie (AIE), cette crise représente la plus importante perturbation de l’approvisionnement pétrolier jamais observée. Les marchés ont immédiatement réagi.

Référence	Avant crise (fév. 2026)	Pic atteint	Au 6 mai 2026
Brent ($/b)	~ 63-67 $/b	~ 119-126 $/b	~ 107-112 $/b
WTI ($/b)	~ 60-67 $/b	~ 105-120 $/b	~ 103-105 $/b
Hausse annuelle	—	+85 % (WTI)	+73 à +84 %

Dès le début du blocage, les prix ont augmenté d'environ 13 % en quelques heures, franchissant rapidement la barre symbolique des 100 dollars le baril. Le Brent a même approché les 120 à 126 dollars fin avril. Certains scénarios envisagent désormais un baril entre 150 et 250 dollars si le conflit se prolonge.

Une hausse spéctaculaire du baril

La hausse du pétrole brut ne se répercute pas immédiatement et totalement sur les consommateurs. Plusieurs éléments influencent le prix final :

- le pétrole brut représente environ 30 % du prix payé à la pompe ;
- en France, les taxes fixes (accises) comptent pour près de 40 % du prix des carburants ;
- la TVA de 20 % s'applique aussi sur ces taxes, ce qui accentue légèrement la hausse ;
- les augmentations sont répercutées rapidement, généralement sous une semaine, alors que les baisses prennent plus de temps. Ce phénomène est appelé « rocket and feathers ».

LES CONSÉQUENCES POUR LES CONSOMATEURS

Des records historiques en France

La hausse du prix du pétrole a provoqué une forte augmentation des carburants en France.

Carburant	Fin fév. 2026	Record (31 mars)	1er mai 2026
Gazole	1,722 €/l	2,237 €/l (record absolu depuis 1985)	2,21 €/l
SP95-E10	1,772 €/l	1,990-1,993 €/l	>2,00 €/l
SP98	~1,85 €/l	2,074 €/l	~2,10 €/l

Le gazole est le carburant qui a le plus augmenté, avec une hausse de 36 % depuis le début de l'année. Cette situation s'explique notamment par la dépendance européenne au diesel importé du Moyen-Orient depuis les sanctions contre la Russie en 2022.

Pour de nombreux ménages, les conséquences sont importantes : un plein de 40 litres de diesel coûte désormais plus de 20 euros supplémentaires par rapport à la période précédant le conflit.

Un impact sur toute l'économie

La hausse des prix de l'énergie touche aussi d'autres secteurs :

- l'inflation française atteint 1,7 % en mars 2026 contre 0,9 % en février ;
- Air France-KLM prévoit une hausse de 35 % de ses dépenses de carburant ;
- les industries du plastique et les hôpitaux subissent des tensions d'approvisionnement ;
- le coût du transport aérien des produits agricoles augmente fortement ;
- le budget carburant des ménages pourrait progresser de 10 à 15 % si les prix restent élevés.

Face à cette situation, plusieurs pays européens comme l'Espagne, l'Italie ou l'Allemagne ont réduit leurs taxes sur les carburants. La France, elle, privilégie des aides ciblées, notamment une aide de 50 euros pour certains travailleurs modestes. De son côté, TotalEnergies a plafonné certains prix à la pompe.

LES CONSÉQUENCES POUR LES ÉTATS

Les pays producteurs : entre profits et fragilité

Les États producteurs qui peuvent encore exporter profitent de la hausse des prix. La Russie est l'un des grands gagnants indirects de cette crise : avec un pétrole dépassant les 85 dollars le baril, Moscou bénéficie de recettes supplémentaires importantes pour financer son économie et la guerre en Ukraine.

En revanche, plusieurs monarchies du Golfe restent très dépendantes du détroit d'Ormuz pour leurs exportations. Le Koweït, le Qatar et Bahreïn disposent de peu d'alternatives. Les Émirats arabes unis et l'Irak possèdent toutefois quelques oléoducs de contournement.

Les pays importateurs : des situations très inégales

Les pays asiatiques sont particulièrement vulnérables :

Pays	Dépendance via Ormuz	Situation
Japon	90 % du pétrole importé	Stocks tampon, mais économie fragilisée à terme
Corée du Sud	>70 %	Idem Japon, compétitivité technologique menacée
Chine	57 % des importations	Stocks pour ~4 mois, augmentation des achats russes
France	~ 15 % du Moyen-Orient	Exposition modérée, 90 jours de réserves stratégiques
Bangladesh / Philippines	Forte dépendance	Rationnement, semaine de 4 jours aux Philippines

La France reste moins exposée grâce à la diversification de ses importations et à ses réserves stratégiques équivalentes à environ 90 jours de consommation.

Les finances publiques françaises

L'État français ne profite pas directement de la hausse des prix via les accises, car celles-ci sont fixes. En revanche, l'augmentation du prix hors taxes entraîne mécaniquement une hausse des recettes de TVA.
Le gouvernement subit néanmoins une forte pression politique pour réduire les taxes sur les carburants. Une baisse généralisée de 10 centimes par litre coûterait environ 3 milliards d'euros sur six mois.

LES ENJEUX DIPLOMATIQUES ET GÉOPOLITIQUES

Une OPEP+ fragilisée

La crise a profondément déstabilisé l'OPEP+. Le 1er mai 2026, les Émirats arabes unis ont quitté l'organisation, un départ majeur pour le cartel pétrolier.
De son côté, l'AIE a annoncé la plus grande libération de réserves stratégiques de son histoire : 400 millions de barils ont été injectés sur le marché afin de limiter la hausse des prix.

De nouvelles tensions internationales

La crise entraîne aussi une recomposition des rapports de force :

- les États-Unis cherchent à sécuriser le détroit grâce à des escortes navales ;
- la France propose une mission internationale défensive avec le Royaume-Uni ;
- la Chine se retrouve dans une position délicate, car elle dépend fortement du pétrole du Golfe tout en entretenant des liens étroits avec l'Iran ;
- l'Iran utilise le détroit comme moyen de pression diplomatique dans les négociations sur le nucléaire ;
- la Russie profite du regain d'intérêt asiatique pour son pétrole.

Un accélérateur de la transition énergétique

Cette crise montre surtout la fragilité de la dépendance mondiale aux hydrocarbures. Elle pourrait accélérer plusieurs évolutions :

- le développement des énergies renouvelables ;
- les investissements dans le nucléaire ;
- la réduction de la dépendance européenne au GNL du Moyen-Orient ;
- l'électrification des transports et des flottes industrielles.

La crise du détroit d'Ormuz en 2026 montre à quel point ce passage maritime est essentiel pour l'économie mondiale. La fermeture partielle du détroit a provoqué une hausse spectaculaire des prix du pétrole, des tensions économiques importantes et un bouleversement diplomatique majeur.

Au-delà de la crise immédiate, cette situation rappelle surtout que la dépendance mondiale aux hydrocarbures reste une source de vulnérabilité stratégique. Si les tensions se prolongent, les économies mondiales pourraient durablement faire face à des prix très élevés du pétrole, poussant les États à accélérer leur transition énergétique et leur recherche d'indépendance.



BITD : ENTRE ESSOR INDUSTRIEL ET CONTRAINTES FINANCIÈRES

LETTRE D'INFORMATION : LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA BITD DEPUIS LE DÉBUT DE LA GUERRE EN UKRAINE

DIRECTION GÉNÉRALE DU TRÉSOR

Bien qu'elles demeurent fragiles sur certains aspects financiers, les entreprises de la base industrielle et technologique de défense (BITD) affichent des signes d'amélioration depuis le début du conflit en Ukraine. Les données récentes mettent en évidence une dynamique globalement plus favorable que celle observée dans des entreprises comparables hors secteur de la défense, même si certaines limites persistent.

PORTÉES PAR LE CONTEXTE GÉOPOLITIQUE, LES ENTREPRISES DE LA BITD SONT PLUS DYNAMIQUES QUE LES ENTREPRISES ÉQUIVALENTES

Le contexte international favorise les investissements publics en matière de défense

Le principal facteur explicatif de cette amélioration réside dans l'évolution du contexte international. En Europe, la guerre en Ukraine a accentué la tendance, amorcée dès 2017, à l'augmentation des dépenses de défense des États. Cette dynamique ne se limite toutefois pas à l'Europe, mais concerne l'ensemble des régions du monde. Ainsi, le volume des transferts d'armements sur la période 2021-2025 a été supérieur de 9,2 % à celui observé entre 2016 et 2020.

En France, les crédits alloués à la défense atteignent 57,1 milliards d'euros en 2026, soit une hausse de 13 % par rapport à 2025, représentant environ 2,3 % du PIB. Cette tendance s'inscrit dans un mouvement plus large : 36 pays européens se sont engagés (à l'exception de l'Espagne) à porter leurs dépenses militaires à 3,5 % du PIB à l'horizon 2035.

Ce contexte crée un environnement particulièrement favorable aux entreprises de la BITD. La hausse des commandes publiques se traduit par une augmentation significative de l'activité industrielle. Par exemple, la production d'équipements tels que les canons Caesar, les avions de combat Rafale ou encore les munitions a fortement accéléré afin de répondre aux besoins opérationnels et à la reconstitution des stocks.

Des investissements propices au dynamisme de la BITD

Plusieurs indicateurs économiques illustrent la bonne santé des entreprises de la BITD :

- Le taux de marge médian est revenu à son niveau d'avant la crise du COVID-19, se situant même 1,5 point au-dessus de celui des entreprises comparables hors secteur.
- Le taux d'utilisation des capacités de production atteint désormais 90 %, contre seulement 80 % pour les entreprises équivalentes, traduisant une forte sollicitation de l'appareil productif.
- Les investissements médians représentent 6,5 % de la valeur des entreprises, contre 2 % dans les autres secteurs, témoignant d'un effort soutenu de modernisation et d'augmentation des capacités.
- Les réserves de trésorerie médianes atteignent 61 jours, contre 33 jours pour les entreprises comparables, reflétant une amélioration de la liquidité à court terme.
- Enfin, depuis 2020, la valeur ajoutée médiane des entreprises de la BITD a progressé de 48 %, contre seulement 12 % pour les entreprises équivalentes.

Ces éléments témoignent d'un regain d'activité et d'un dynamisme porté par la demande publique. Par ailleurs, les dépenses de défense soutiennent également l'effort de recherche et développement.

UNE SANTÉ FINANCIÈRE ENCORE FRAGILE, MAIS DES FACTEURS D'AMÉLIORATION EN COURS

Malgré une certaine croissance, la marge de manœuvre financière reste limitée

Malgré cette dynamique positive, la situation financière des entreprises de la BITD demeure, à certains égards, plus fragile que celle des entreprises comparables. Cette fragilité s'explique notamment par des contraintes structurelles propres au secteur de la défense.

En particulier, les entreprises de la BITD présentent des niveaux d'endettement légèrement plus élevés :

- Le ratio d'endettement brut s'établit à 12 %, contre 10 % pour les entreprises équivalentes.
- Les dettes financières médianes représentent 33 % des bénéfices, contre seulement 12 % pour les entreprises hors secteur.

Ces écarts traduisent une marge de manœuvre financière plus réduite, liée notamment à des cycles de production longs, à des besoins en capitaux importants et à une forte dépendance aux commandes publiques, souvent étalées dans le temps.

Des évolutions réglementaires et structurelles favorables

Toutefois, les causes historiques de ces fragilités tendent à évoluer. Pendant longtemps, le secteur de la défense a souffert d'un accès limité aux financements, en raison notamment de son exclusion de nombreux critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG).

De nombreux investisseurs institutionnels refusaient ainsi de financer des activités liées à l'armement, jugées incompatibles avec leurs politiques d'investissement responsable.

Ce cadre a été partiellement remis en cause. Le 5 mars 2025, une évolution importante de la réglementation a permis de réintégrer, sous certaines conditions, les entreprises de la défense dans les grilles d'analyse ESG, facilitant ainsi leur accès au financement.

Par ailleurs, on observe une multiplication des initiatives publiques et privées visant à soutenir le financement de la BITD. En France comme à l'échelle européenne, plusieurs fonds d'investissement spécialisés ont été créés pour accompagner les entreprises du secteur, notamment les PME et ETI souvent sous-capitalisées.

Le programme européen SAFE constitue un exemple de cette évolution. Il vise à mobiliser des capitaux afin de renforcer les capacités industrielles de défense, favoriser l'innovation et soutenir la montée en puissance des chaînes de production. Ce type d'initiative contribue progressivement à réduire les contraintes financières qui pèsent historiquement sur le secteur.

LA LITANIE DES

FAITS DIVERS

LES CHIFFRES DE MARS 2026

D'APRÈS

INTERSTAT CONJONCTURE

N°127

HOMICIDES	97
VIOLENCES PHYSIQUES INTRAFAMILIALES	21 774
VIOLENCES PHYSIQUES HORS CADRE FAMILIAL	19 093
VIOLENCES SEXUELLES	11 424
VOLS AVEC ARMES	644
VOLS VIOLENTS SANS ARME	4366
VOLS SANS VIOLENCE	51 371
CAMBRIOLAGES	17 255
VOLS DE VÉHICULES	9 661
VOLS DANS LES VÉHICULES	19 027
VOLS D'ACCESSOIRES SUR VÉHICULES	8 066
DESTRUCTIONS ET DÉGRADATIONS VOLONTAIRES	43 092
USAGE DE STUPÉFIANT	25 092
TRAFIC DE STUPÉFIANT	4 908
ESCROQUERIES ET FRAUDES AUX MOYENS DE PAIEMENT	36 501

272 371

CRIMES ET DÉLITS

DU 1 AU 5 AVRIL

LE 1 AVRIL

à Livry-Gargan (Seine-Saint-Denis), un homme de 43 ans se présente au commissariat et affirme avoir tué son frère à l'arme blanche à la suite d'un différend. Les policiers découvrent le corps de la victime au domicile et le suspect est interpellé. Une enquête est en cours.

à Colmar (Haut-Rhin), un policier est blessé à une jambe après avoir été délibérément percuté par un automobiliste qui refuse un contrôle et prend la fuite avant de s'arrêter. Le conducteur et ses deux passagers sont interpellés.

LE 3 AVRIL

aux Ulis (Essonne), une femme porteuse de trisomie est violée en pleine journée dans un secteur isolé d'un parc, par un homme qui prend la fuite. Une enquête est ouverte tandis que le suspect est toujours recherché.

à Saint-Étienne-de-Montluc (Loire-Atlantique), une femme âgée de 31 ans, disparaît avec sa fille de 15 mois. Les recherches permettent d'établir que son compagnon de 41 ans et père de l'enfant, a quitté la France, avec sa fille, le 2 avril à destination de l'Algérie. Le corps de la jeune femme n'a pas été retrouvé à ce stade, l'hypothèse du meurtre est privilégiée par les enquêteurs.

DANS LA NUIT DU 5 AU 6 AVRIL

à proximité de Château-Thierry (Aisne), un homme débiteur d'une dette de cannabis se rend avec un proche au domicile de son fournisseur. Il ouvre le feu sur son créancier, le blesse mortellement, puis sur le conducteur du véhicule. Le conducteur blessé est ensuite séquestré, puis contraint de monter dans un véhicule à bord duquel se trouve également le corps de la victime. Les agresseurs enterrent le corps dans une forêt et y mettent le feu, avant d'abandonner le conducteur blessé. Cinq hommes âgés de 23 à 53 ans sont interpellés par le GIGN et placés en garde à vue

DU 6 AU 12 AVRIL

LE 6 AVRIL

à Hagenbach (Haut-Rhin), un garçon de 9 ans est découvert nu, dénutri et incapable de marcher dans une camionnette où il est séquestré depuis plus d'un an par son père qui reconnaît les faits. Le père est mis en examen puis incarcér

LE 9 AVRIL

à Paris (14e arr.), un homme de 23 ans meurt après avoir été poignardé au domicile familial lors d'une altercation avec son frère de 19 ans. Le suspect est interpellé et placé en garde à vue. Il souffrirait de troubles psychiatriques, et une enquête pour homicide est en cours.

à Toulouse (Haute-Garonne), six fusillades éclatent au petit matin dans le quartier du Grand Mirail, où des tireurs circulant sur deux-roues ouvrent le feu à plusieurs reprises, contre des guetteurs liés à des points de deal. Deux hommes sont blessés par balles, les auteurs prennent la fuite et une enquête est en cours.

LE 10 AVRIL

à Anglet (Pyrénées-Atlantiques), cinq individus cagoulés font irruption dans une villa et séquestrent six membres d'une famille dont deux enfants. Les malfaiteurs recherchent un ami de la famille, détenteur de cryptomonnaies, et fouillent l'ensemble de la villa. Ne trouvant pas leur cible, ils emportent des bijoux de grande valeur ainsi que des téléphones. Une enquête est ouverte.

à Lucenay (Rhône), entre 2020 et 2024, un père de famille commet des viols et agressions sexuelles sur 34 garçons âgés de 2 à 9 ans, majoritairement des amis de classe de ses propres enfants, lors de soirées pyjama et d'anniversaires organisés à son domicile. Placé en garde à vue puis laissé libre, le suspect tente de mettre fin à ses jours et laisse une lettre d'aveux avant d'être hospitalisé. Le 10 avril 2026, le suspect, placé en détention provisoire.

DANS LA NUIT DU 11 AU 12 AVRIL

à Grenoble (Isère), un homme de 39 ans est tué par balles à la sortie de son travail par un tireur cagoulé qui ouvre le feu puis le poursuit. Une passante de 26 ans est blessée au bras par une balle perdue. L'homme décède sur place et la jeune femme est hospitalisée sans pronostic. Une enquête est en cours.

LE 12 AVRIL

à Montmorillon (Vienne), un homme se rend au domicile de son ex-compagne et ouvre le feu, tuant cette femme ainsi que sa sœur, avant de se retrancher dans la maison et de retourner l'arme contre lui. Il est interpellé puis hospitalisé dans un état critique. L'enquête est en cours.

LITANIE DES FAITS DIVERS

DANS LA NUIT DU 12 AU 13 AVRIL

à Grenoble (Isère), un homme de 27 ans est tué par balles, à proximité d'un point de deal connu. Atteint au thorax et au visage par deux projectiles de 9 mm, il décède sur place. L'auteur des tirs prend la fuite à pied. Une enquête pour meurtre en bande organisée est ouverte par le parquet mais aucune piste n'est privilégiée à ce stade. Il s'agit du troisième homicide par arme à feu en moins d'une semaine à Grenoble mais aucun lien formel n'est établi entre ces dossiers.

DU 13 AU 19 AVRIL

LE 13 AVRIL

à Villefranche-sur-Saône (Rhône), un adolescent de 13 ans, est mortellement touché par balle à la gorge dans le local d'un centre commercial. Une enquête pour assassinat est ouverte et les deux mineurs présents sur les lieux sont interpellés. L'arme n'est pas retrouvée.

à Migné-Auxances (Vienne), dans une station de lavage, deux hommes sont attaqués à la machette par des individus. Les victimes, membres de la communauté des gens du voyage prennent la fuite à bord de leur véhicule, déclenchant une course-poursuite au cours de laquelle les agresseurs ouvrent le feu avec plusieurs fusils. Une des victimes est légèrement blessée.

LE 14 AVRIL

en Bourgogne, une mère de famille et son fils d'une dizaine d'années sont enlevés à leur domicile par des ravisseurs qui réclament au père, entrepreneur dans le milieu des cryptomonnaies, une rançon de plusieurs centaines de milliers d'euros. Les deux victimes sont retrouvées saines et sauves dans une chambre d'hôtel et libérées par le GIGN, la rançon n'ayant pas été versée. Au moins quatre suspects sont interpellés.

LE 15 AVRIL

à Paris (19e arr.), un homme d'une cinquantaine d'années est mortellement poignardé à la gorge suite à une altercation avec un autre homme, l'un frappant l'autre à la carotide avant de prendre la fuite. Une enquête est ouverte. La piste privilégiée serait celle d'un différend entre toxicomanes.

DANS LA NUIT DU 16 AU 17 AVRIL

à Dammarie-lès-Lys (Seine-et-Marne), quatre hommes dégradent des véhicules stationnés, provoquant la réaction d'individus présents sur les lieux qui les attaquent à l'arme blanche. Trois des quatre hommes sont blessés. Les agresseurs prennent la fuite avant l'arrivée des forces de l'ordre. Une enquête est ouverte.

LE 17 AVRIL

dans le Rhône, un adolescent de 15 ans est interpellé dans le cadre d'une enquête ouverte par le parquet national antiterroriste (PNAT). Il reconnaît avoir souhaité mourir en martyr et projeté de commettre une action violente visant la communauté juive ou homosexuel à Lyon. Une information judiciaire est ouverte. Le mineur est placé en détention provisoire.

DANS LA NUIT DU 18 AU 19 AVRIL

à Nîmes (Gard), une brigade de la police municipale en patrouille tente d'intercepter un véhicule. Le conducteur refuse d'obtempérer. Suite à une course-poursuite, le fonctionnaire au volant du véhicule de police perd le contrôle. Les quatre agents à bord sont légèrement blessés. Le conducteur et les occupants du véhicule en fuite restent introuvables et une enquête est ouverte.

à Lucenay (Rhône), entre 2020 et 2024, un père de famille commet des viols et agressions sexuelles sur 34 garçons âgés de 2 à 9 ans, majoritairement des amis de classe de ses propres enfants, lors de soirées pyjama et d'anniversaires organisés à son domicile. Placé en garde à vue puis laissé libre, le suspect tente de mettre fin à ses jours et laisse une lettre d'aveux avant d'être hospitalisé. Le 10 avril 2026, le suspect, placé en détention provisoire.

LES 18 ET 19 AVRIL

à Strasbourg (Bas-Rhin), la brigade des stupéfiants, appuyée par la BAC et les antennes du RAID, interpelle dix trafiquants de stupéfiants. Les investigations ont mis en évidence le rôle central d'un individu qui pilotait le trafic depuis sa cellule de prison. Les saisies comprennent 16,7 kg de stupéfiants, un pistolet mitrailleur, un fusil à pompe, une arme de poing et plus de 400 munitions. Sept mis en cause sont placés en détention provisoire.

LE 19 AVRIL

à Brest (Finistère), trois individus encagoulés ouvrent le feu avec plusieurs armes dont une Kalachnikov. Une balle perdue traverse la fenêtre d'un appartement et blesse une adolescente de 14 ans. Plusieurs douilles sont retrouvées à proximité de l'immeuble d'où partent les tirs. Les trois mis en cause fuient à trottinette avant d'abandonner leur engin ainsi qu'une Kalachnikov. Un suspect est interpellé.

LITANIE DES FAITS DIVERS

DU 20 AU 26 AVRIL

LE 21 AVRIL

à Castres (Tarn), sur le parking d'une clinique, une rixe éclate entre plusieurs individus issus d'une même famille. Plusieurs coups de feu sont tirés, atteignant un homme de 44 ans qui décèdera à l'hôpital et deux autres hommes sont blessés. Le contentieux trouverait son origine dans une affaire de voitures incendiées le week-end précédent. Quatre personnes âgées de 17 à 42 ans sont placées en garde à vue. Une enquête est ouverte.

à Saint-Étienne (Loire), un homme vivant seul est roué de coups par une dizaine d'individus. La brigade anticriminalité se rend sur place pour prendre en charge la victime, dont le pronostic vital n'est alors pas engagé. Il décède à l'hôpital dans la nuit du 22 au 23 avril. L'autopsie établit que des coups de pied portés à la tête et au cou sont la cause probable du décès. Une enquête est ouverte. Les auteurs n'ont pas encore été identifiés et les motivations restent à déterminer.

DANS LA NUIT DU 21 AU 22 AVRIL

à Lyon (7e arr.), le conducteur d'un scooter refuse de se soumettre à un contrôle de police et prend la fuite, déclenchant une course-poursuite. Le fuyard, bloqué, fonce à contresens sur les policiers en barrage, percute volontairement un fonctionnaire à pied, le traîne sur plusieurs mètres et le coince contre un mur. Le policier est hospitalisé avec des blessures multiples aux membres inférieurs et à une main. Le suspect, âgé de 19 ans, connu des services de police pour des faits similaires et circulant sans permis ni assurance, est interpellé sur place et placé en garde à vue.

LE 22 AVRIL

à Paris (17e arr.), une femme de 90 ans est suivie par un individu armé d'un couteau qui attend qu'elle pénètre dans le hall de son immeuble pour l'attaquer. Il la fait tomber au sol, la frappe, lui arrache un collier en or et une montre de luxe, et lui dérobe son sac à main contenant environ 400 euros. La victime présente de nombreux hématomes, elle est transportée à l'hôpital. Une enquête est ouverte.

LE 23 AVRIL

à Marseille (Bouches-du-Rhône), un équipage de la police municipale procède à un contrôle routier, après avoir repéré un conducteur utilisant son téléphone au volant. L'homme visé par un mandat d'arrêt, descend de son véhicule et menace les agents avec un couteau. L'un des fonctionnaires ouvre le feu à trois reprises, touchant le suspect deux fois. Les policiers pratiquent les gestes de premiers secours, mais le décès de l'homme est prononcé sur place à l'arrivée du SAMU. Une enquête est ouverte.

à Béziers (Hérault), quatre individus braquent une bijouterie dans un centre commercial. L'un des agresseurs couvre l'opération avec un fusil à pompe en ordonnant aux personnes présentes de se mettre à terre. Le braquage ne fait aucun blessé. Le véhicule est retrouvé abandonné, plaques arrachées. Le butin pourrait se chiffrer en dizaines de milliers d'euros. L'enquête est en cours.

LE 24 AVRIL

à Forcalquier (Alpes-de-Haute-Provence), un conducteur repéré pour une infraction au code de la route prend la fuite à l'approche des forces de l'ordre, déclenchant une course-poursuite. À l'issue de celle-ci, il percute délibérément une moto de la gendarmerie, blessant deux gendarmes ainsi qu'une femme touchée lors de l'un des impacts. Le suspect est interpellé sur place.

à Perros-Guirec (Côtes-d'Armor), un sapeur-pompier de la caserne locale est mis en examen pour viol et agression sexuelle à la suite des plaintes déposées par deux de ses collègues féminines. Il est placé sous contrôle judiciaire et reste présumé innocent. Les circonstances précises des faits ne sont pas connues.

DANS LA NUIT DU 25 AU 26 AVRIL

à Franconville (Val-d'Oise), un policier hors service et sa compagne s'apprêtent à traverser la rue lorsqu'un automobiliste arrivant à vive allure leur refuse la priorité. Le fonctionnaire, qui lui demande de ralentir, est roué de coups au visage par cet individu et un complice, sa compagne est également frappée. Le policier souffre d'un traumatisme crânien et d'une fracture du nez. Les deux agresseurs prennent la fuite en voiture.

plusieurs communes de la métropole de Lyon (Rhône), sont le théâtre de tirs visant des immeubles, sans faire de blessé. À Villeurbanne, la BAC engage une course-poursuite avec le tireur, qui fuit en trottinette électrique, et interpelle un homme né en 2005, sur lequel sont saisis un fusil d'assaut. À Vénissieux, plusieurs projectiles traversent la porte d'un logement où les forces de l'ordre.

LITANIE DES FAITS DIVERS

DU 27 AU 30 AVRIL

LE 26 AVRIL

à Paris (15e arr), un homme est surpris en train de voler les affaires d'un sans-domicile-fixe. Un policier hors service tente de maîtriser l'individu, armé d'un couteau, et est poignardé dans le dos avant d'être frappé à la tête par un complice. Deux suspects sont interpellés et placés en garde à vue.

DANS LA NUIT DU 26 AU 27 AVRIL

aux Mureaux (Yvelines), des sapeurs-pompiers appelés pour des feux de poubelles et les policiers qui les accompagnent sont violemment pris à partie par une centaine de personnes dans un guet-apens. Un policier de la BAC reçoit un pavé en plein visage alors qu'il venait d'ouvrir la fenêtre de son véhicule pour aérer l'habitacle saturé de gaz lacrymogènes. Le fonctionnaire souffre d'une fracture du nez et de quatre dents brisées. Ces violences pourraient être liées à un accident survenu le 25 avril, où un jeune homme circulant à motocross est entré en collision avec une patrouille de gendarmerie et se trouve toujours dans un état critique.

LE 27 AVRIL

au collège Sévigné de Roubaix (Nord), un élève de 3e, à qui son professeur vient de confisquer son cahier pour un retard, quitte la salle de classe, se rend dans les cuisines de la cantine pour s'emparer d'un couteau d'une lame de 20 centimètres, puis revient menacer son enseignant. Un assistant d'éducation parvient à le désarmer. Le mineur est placé en garde à vue.

à Angoulême (Charente), une policière adjointe du commissariat est interpellée par l'IGPN, soupçonnée d'avoir vendu contre rétribution des informations sur des procédures en cours et levé et levé des immobilisations de véhicules au bénéfice de tiers, notamment des auteurs de délits routiers. Elle est mise en examen, puis placée en détention provisoire.

LE 28 AVRIL

à Valserhône (Ain), un homme armé se rend au domicile de son ex-conjointe, malgré une interdiction judiciaire de la contacter, et l'enlève. Un gendarme hors service qui repère le véhicule du suspect permet la libération de la victime. Le mis en cause est placé en détention provisoire.

à Paris, un Tunisien de 27 ans arrivé en France en 2022, sans titre de séjour valide, est contrôlé au volant d'un véhicule avec un faux permis et placé en garde à vue, puis en centre de rétention administrative. L'exploitation de son téléphone révèle de nombreuses vidéos de propagande djihadiste, des centaines de photos d'armes, et des échanges sur messageries chiffrées avec des contacts liés à des groupes djihadistes, dans lesquels il évoque des accès menant au musée du Louvre, la fabrication d'explosifs et la confection de ricine, un poison. Il est également soupçonné d'avoir projeté une attaque visant la communauté juive du XVIe arrondissement. Le 7 mai, à sa sortie du CRA, il est interpellé par la DGSI.

DANS LA NUIT DU 29 AU 30 AVRIL

à Maureillas-las-Illas (Pyrénées-Orientales), un homme de 65 ans tire à plusieurs reprises sur son voisin sans le blesser et le menace de mort, avant de se retrancher à son domicile armé en compagnie de sa femme et de ses enfants. Le GIGN engage une phase de négociation sans succès. Lorsque les militaires pénètrent dans le logement, l'homme se redresse soudainement de son lit et s'empare de son fusil ; un gendarme fait usage de son arme et le blesse grièvement au thorax. Le décès est constaté quelques minutes plus tard. Une enquête est en cours. Deux enquêtes sont ouvertes : l'une sur les violences imputées à l'homme décédé, l'autre sur le tir mortel du gendarme.

à Montélimar (Drôme), le directeur de la police municipale, en tenue civile, est pris à partie par une dizaine d'individus alors qu'il rejoignait la gare après sa journée de travail. Reconnu comme membre des forces de l'ordre, il est roué de coups et mis à terre, et souffre de fractures au visage. Aucune interpellation n'a eu lieu dans l'immédiat, bien que la victime ait reconnu certains de ses agresseurs. Une enquête est ouverte.

DANS LA NUIT DU 29 AU 30 AVRIL

à Agen (Lot-et-Garonne), le corps sans vie d'une mère de famille de 28 ans est découvert dans une allée ouverte au public. La victime, présentant une blessure au cou, aurait été égorgée. Malgré les soins prodigués sur place, le décès est constaté par les secours. Au petit matin, les policiers placent en garde à vue l'ex-compagnon de la victime. Une enquête pour meurtre est ouverte.

LES CHIFFRES D'AVRIL 2026

D'APRÈS

INTERSTAT CONJONCTURE

N°128

HOMICIDES	132
VIOLENCES PHYSIQUES INTRAFAMILIALES	23 466
VIOLENCES PHYSIQUES HORS CADRE FAMILIAL	19 600
VIOLENCES SEXUELLES	12 763
VOLS AVEC ARMES	635
VOLS VIOLENTS SANS ARME	4 533
VOLS SANS VIOLENCE	54 692
CAMBRIOLAGES	18 875
VOLS DE VÉHICULES	10 427
VOLS DANS LES VÉHICULES	19 516
VOLS D'ACCESSOIRES SUR VÉHICULES	8 556
DESTRUCTIONS ET DÉGRADATIONS VOLONTAIRES	44 789
USAGE DE STUPÉFIANT	26 345
TRAFIC DE STUPÉFIANT	4 741
ESCROQUERIES ET FRAUDES AUX MOYENS DE PAIEMENT	39 543

288 613

CRIMES ET DÉLITS

DU 1 AU 9 MAI

LE 1 MAI

à Pierre-de-Bresse (Saône-et-Loire), les sapeurs-pompiers découvrent dans une maison les corps d'un homme et d'une femme, nés respectivement en 1960 et 1961, présentant des blessures par balles. Une enquête pour homicide est ouverte.

LE 2 MAI

à Toulouse (Haute-Garonne), un individu ouvre le feu à quatre reprises à l'arme de poing sur un jeune homme de 22 ans, connu pour assurer un rôle dans un point de deal situé à proximité, avant de prendre la fuite. La victime décède sur place. Une enquête est ouverte.

LE 3 MAI

à Pau (Pyrénées-Atlantiques), sur un parking, un différend éclate entre plusieurs personnes. Un jeune homme de 20 ans reçoit au moins deux coups de couteau au thorax et décède à l'hôpital. Quatre individus prennent la fuite. Deux femmes se présentent d'elles-mêmes au commissariat et sont placées en garde à vue.

à Paris (18e arr), des policiers de la BAC en patrouille observent un homme accoster une jeune femme marchant seule et manifestement en état d'ébriété, puis l'entraîner dans des sanitaires publics ; la porte est entrouverte, les fonctionnaires constatent directement les faits et interviennent immédiatement pour interpeller le suspect.

DANS LA NUIT DU 3 AU 4 MAI

à Mandelieu-la-Napoule (Alpes-Maritimes), un homme tire sur son compagnon avec un fusil de chasse à la suite d'un différend d'ordre privé ; la victime, parvient à s'enfuir et à donner l'alerte. Le suspect se retranche à son domicile et tire à plusieurs reprises en direction des gendarmes intervenus sur place, sans faire de blessé. Le GIGN est engagé, après une phase de négociation, le forcené se rend. Il est placé en garde à vue.

à Rillieux-la-Pape (Rhône), un équipage de la police municipale conduit deux adolescents au poste. Sur le chemin, une quinzaine d'individus cagoulés lancent des projectiles sur les voitures. Une grosse pierre traverse la vitre et blesse grièvement la conductrice, qui souffre d'une fracture du crâne avec enfoncement de la boîte crânienne et d'une plaie ouverte nécessitant une opération en neurochirurgie en urgence.

LE 4 MAI

à Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis), un homme, en situation irrégulière, prend la fuite à pied lors d'un contrôle de police et tente de traverser l'autoroute, il est violemment percuté par un automobiliste septuagénaire. Les secours ne parviennent pas à le réanimer. Une enquête est ouverte.

en Bourgogne (Côte-d'Or), un réseau de trafic de stupéfiants opérant depuis juillet 2024 est démentelé. Il distribuait plus d'une dizaine de produits stupéfiants depuis la France vers la métropole, l'outre-mer et plusieurs pays étrangers dont l'Australie et Dubaï, pour un chiffre d'affaires estimé à plus de 1,5 million d'euros en sept mois. Les enquêteurs découvrent un laboratoire de fabrication d'ecstasy capable de produire plus de 13 000 comprimés par heure, et saisissent au total plus de 203 kg de produits stupéfiants d'une valeur marchande estimée à près de 2,2 millions d'euros. Sept personnes sont interpellées.

DANS LA NUIT DU 4 AU 5 MAI

à Angers (Maine-et-Loire), deux militaires participant à un stage de plongée de combat du génie perdent le contact avec leurs encadrants alors qu'ils évoluent au niveau d'une cavité dans laquelle ils auraient été bloqués. Il s'agit du sergent Bin Chen, du 1er Régiment étranger de génie, et du caporal-chef Axel Delplanque, du 6e Régiment du génie, tous deux engagés dans le module tactique de leur formation, dédié aux opérations en eaux intérieures. Vers 3h30, les secours les extraient de l'eau en arrêt cardio-respiratoire et les transportent en urgence absolue au CHU d'Angers, où leur décès est constaté.

DANS LA NUIT DU 5 AU 6 MAI

à Paris (12e arr.), un homme de 26 ans rentre chez lui avec deux amis lorsqu'un individu ouvre le feu sur lui à l'arme de calibre 9 mm. La victime est connue des services de police pour des faits liés aux stupéfiants. Elle est transportée à l'hôpital, son pronostic vital n'est pas engagé.

LE 6 MAI

à Fère-en-Tardenois (Aisne), une collégienne de est attaquée à l'arme blanche alors qu'elle se rend à pied au collège et reçoit de multiples coups au niveau du cou. Son décès est constaté à l'arrivée des secours. Un homme de 23 ans qui pourrait être un ancien petit ami de la victime est interpellé et placé en garde à vue. Une enquête est ouverte.

LITANIE DES FAITS DIVERS

LE 7 MAI

à Lyon (7e arrondissement), une voiture refuse de s'arrêter lors d'un contrôle. Au cours de la course-poursuite, les occupants exhibent un fusil à canons sciés et tirent à plusieurs reprises en direction des policiers motards. L'un des suspects est interpellé, le conducteur est intercepté après avoir percuté un policier lors d'une manœuvre, un collègue de ce dernier ouvre le feu à plusieurs reprises pour le contraindre à s'arrêter. Le troisième individu est toujours en fuite.

à Laval (Mayenne), un adjudant de la brigade motorisée tente d'éviter un véhicule, est éjecté de sa moto et percute violemment un poteau de signalisation ; son pronostic vital est engagé. Il est héliporté au CHU. Une enquête est ouverte.

DANS LA NUIT DU 7 AU 8 MAI

à Poitiers (Vienne), un ou deux tireurs à bord d'un véhicule ouvrent le feu à la Kalachnikov sur plusieurs personnes se trouvant dans une autre voiture, lesquelles parviennent à prendre la fuite sans être blessées. Les tireurs s'en prennent ensuite à un homme de 25 ans stationné à proximité et sans lien avec les faits qui n'est pas blessé. Une douzaine d'étuis de calibre 7,62 sont relevés sur place. Les faits seraient liés au trafic de stupéfiants. Une enquête est ouverte.

LE 8 MAI

au Havre (Seine-Maritime), une femme de 68 ans chute depuis le 1er étage de son immeuble et décède rapidement malgré l'intervention des secours. Le voisinage a entendu des disputes et des insultes. La victime a jeté les affaires de son hébergé par la fenêtre peu avant d'être elle-même défenestrée. Un homme d'une cinquantaine d'années, sans domicile fixe, que la victime hébergeait et déjà connu de la justice, est interpellé sur place en état d'ivresse manifeste et placé en garde à vue. Une enquête est ouverte.

DANS LA NUIT DU 8 AU 9 MAI

à Avignon (Vaucluse), un homme de 79 ans traversant un passage piéton est violemment percuté par un motard et projeté à plusieurs mètres. Les secours constatent son décès sur place. Le conducteur, âgé de 28 ans, défavorablement connu de la justice, est identifié à l'hôpital comme l'auteur d'un refus d'obtempérer commis quelques instants plus tôt. Il est placé en garde à vue. Une enquête est ouverte.

à Draguignan (Var), défavorablement connu des services de police, se trouve dans son véhicule lorsque des coups de feu sont tirés dans sa direction ; touché au cou, il décède sur place malgré l'intervention des sapeurs-pompiers. Le ou les agresseurs prennent la fuite au volant du véhicule haut de gamme de la victime. Une enquête est ouverte.

LE 9 MAI

à Leyr (Meurthe-et-Moselle), le maréchal des logis-chef Lucas Voignier, 31 ans, affecté à la brigade motorisée de Seichamps, et un collègue tentent de rattraper un véhicule ayant commis un dépassement dangereux lorsqu'une voiture arrivant en sens inverse coupe la route au gendarme pour tourner à gauche en direction du village. Le choc militaire est projeté à plusieurs mètres. Malgré les tentatives de réanimation des sapeurs-pompiers, son décès est constaté sur place. Le conducteur de la voiture impliquée, âgé de 78 ans, est blessé et évacué au centre hospitalier de Nancy. Le véhicule à l'origine du dépassement dangereux a pris la fuite et fait l'objet de recherches actives.

à Villers-en-Arthies (Val-d'Oise), les corps sans vie d'une femme et de ses deux enfants sont découverts dans une maison, ainsi que celui d'un homme, policier municipal, ce dernier aurait abattu sa compagne et leurs deux enfants à l'arme de poing, vraisemblablement son arme de service, avant de se suicider, dans un contexte de séparation. Une enquête est ouverte.

DANS LA NUIT DU 9 AU 10 MAI

à Blénod-lès-Pont-à-Mousson (Meurthe-et-Moselle), un homme tue son fils de 8 ans par balle à leur domicile, dans un contexte de séparation conjugale, et blesse grièvement son fils aîné. Il retourne ensuite son fusil à pompe contre lui et décède. Une enquête est ouverte.

à Clichy-sous-Bois (Seine-Saint-Denis), une patrouille de la brigade territoriale repère un véhicule signalé volé. Le conducteur, un Tunisien de 21 ans, refuse d'obtempérer et percute délibérément le véhicule de police, avant de prendre la fuite à pied et d'être interpellé. Trois fonctionnaires sont blessés et deux véhicules sont entièrement détruits par les flammes à la suite de la collision. L'interpellation du suspect déclenche un attroupement hostile.

DU 10 AU 17 MAI

LE 10 MAI

à Maisons-Alfort (Val-de-Marne), un père de famille est interpellé à son domicile, soupçonné d'avoir proposé sa fille mineure au viol sur internet. L'homme aurait séquestré sa fille sous la contrainte au sein du logement familial. L'affaire est révélée grâce à un lanceur d'alerte, en contact avec la jeune fille sur un réseau social. Le mis en cause est placé en garde à vue.

LE 11 MAI

à Nice (Alpes-Maritimes), un individu s'approche d'un point de vente de stupéfiants et ouvre le feu par rafales, avant de prendre la fuite à bord d'une voiture. Deux personnes décèdent sur place malgré l'intervention des secours, et six autres sont blessées dont trois en urgence absolue. Le parquet précise que les deux victimes décédées ne présentaient pas d'antécédents liés au trafic de stupéfiants, contrairement à trois des blessés. Une enquête est ouverte.

au Perthus (Pyrénées-Orientales), des douaniers interceptent un motard circulant sur une moto immatriculée en Espagne. L'homme présente une pièce d'identité serbe alors qu'il affirme être de nationalité espagnole et propriétaire du véhicule. L'inspection du véhicule permet de découvrir plusieurs paquets de cocaïne totalisant 71,5 kg, dont la valeur marchande est estimée à plus de 3,5 millions d'euros, ce qui constitue l'une des plus importantes saisies de cocaïne jamais réalisées sur un deux-roues par les douanes françaises.

DANS LA NUIT DU 11 AU 12 MAI

à Digne-les-Bains (Alpes-de-Haute-Provence), une femme de 40 ans est grièvement blessée par arme blanche dans une artère piétonne du centre-ville, touchée à sept reprises au niveau du cou, elle est évacuée vers un établissement hospitalier où ses jours ne sont plus en danger.

LE 12 MAI

à l'école élémentaire Marcel-Cachin de Villejuif (Val-de-Marne), un élève ayant trouvé un sachet de poudre blanche le ramène dans l'établissement et le présente à ses camarades en affirmant qu'il s'agit de sucre. 25 enfants inhalent la substance avant qu'un enseignant ne donne l'alerte. Chaque élève est examiné par un médecin, le laboratoire central de la préfecture de police de Paris identifie la substance comme étant de la kétamine.

LE 13 MAI

à Bordeaux (Gironde), un paquebot de croisière, transportant 1747 personnes, accoste au port après avoir signalé le décès d'un ressortissant anglais de plus de 90 ans des suites d'une infection de type gastro-entérite, ainsi que l'apparition de symptômes similaires chez une cinquantaine de personnes à bord. L'ensemble des personnes à bord est confiné dans l'attente des résultats d'analyses.

à Lille (Nord), un baby-sitter de 36 ans, est placé en détention provisoire pour viols et agressions sexuelles sur mineurs de 15 ans. Les investigations ont permis d'identifier 18 enfants de 2 mois à 5 ans qui sont susceptibles d'avoir été victimes de viols ou d'agressions sexuelles. En état de récidive légale, après une première condamnation en 2020, il encourt la réclusion criminelle à perpétuité

LE 14 MAI

au Conquet (Finistère), un groupe de huit seniors âgés de 60 à 75 ans, pratique le longe-côte en autonomie sans encadrement de club. Le groupe est surpris par des vagues dans des conditions de mer particulièrement défavorables. Plusieurs membres du groupe sont submergés et perdent pied. Deux personnes décèdent des suites de leur noyade. Une enquête est ouverte.

à Paris, un élève gardien de la paix âgé de 20 ans, hors service, intervient spontanément en observant un homme en train de voler des produits dans une boulangerie. Il est violemment roué de coups par le suspect et transporté à l'hôpital en urgence absolue. L'agresseur est placé en garde à vue.

à Nantes (Loire-Atlantique), un adolescent de 15 ans est tué par balles en pleine rue, un deuxième adolescent de 13 ans est grièvement blessé et pris en charge en urgence absolue, un troisième mineur de 14 ans est également blessé. Deux suspects prennent la fuite sur un deux-roues. Les faits s'inscrivent dans un règlement de comptes lié au trafic de stupéfiants. Une enquête est ouverte.

à Drancy (Seine-Saint-Denis), un collégien est violemment agressé en pleine rue, par un groupe d'adolescents qui lui portent des coups à l'aide d'une bouteille en verre et d'une bombe lacrymogène et lui volent une partie de ses vêtements. La victime est transportée à l'hôpital, son pronostic vital n'est pas engagé. Six suspects âgés de 12 à 15 ans sont interpellés.

LITANIE DES FAITS DIVERS

DANS LA NUIT DU 14 AU 15 MAI

à Paris (16e arr), une jeune femme de 18 ans poignarde une autre jeune femme lors d'une soirée dans un appartement. Elles entretenaient un différend ancien et n'auraient pas dû se retrouver au même endroit. La victime est transportée à l'hôpital, ses jours ne sont pas en danger, c'est la mise en cause elle-même qui prévient la police. Elle est placée en garde à vue

à Fresnes (Val-de-Marne), un homme est réveillé par plusieurs suspects en train de forcer la porte d'entrée de sa maison, dans ce qui semble être une tentative d'enlèvement à domicile. Il parvient à s'y opposer, l'alerte est donnée et les policiers interviennent rapidement, interpellant six suspects dans leur fuite, qui sont placés en garde à vue

LE 15 MAI

à Vals-les-Bains (Ardèche), un homme de 53 ans est découvert sans vie sur la voie publique, son corps présente plusieurs plaies compatibles avec des coups portés par arme blanche. Deux personnes sont placées en garde à vue.

à Saint-Prix (Val-d'Oise), le corps d'une femme de 68 ans portant des traces de strangulation est découvert par un chauffeur de bus, qui prévient aussitôt les secours. Le corps semble avoir été déposé à cet endroit. Son mari est interpellé dans l'après-midi et reconnaît les faits.

DANS LA NUIT DU 16 AU 17 MAI

à Saint-Étienne (Loire), un homme s'introduit à l'intérieur d'un véhicule garé dans la rue afin d'y commettre un vol à la roulotte. Le propriétaire du véhicule sort de chez lui et intervient, portant plusieurs coups de couteau au voleur. Les policiers trouvent les deux hommes sur place, la victime est transportée en urgence absolue à l'hôpital et succombe à ses blessures. Le propriétaire du véhicule est placé en garde à vue.

LE 17 MAI

à Valence (Drôme), les proches d'un homme donnent l'alerte alors qu'il menace de se suicider avec une tronçonneuse à son domicile. Lorsque les policiers arrivent sur place, l'individu ouvre le feu depuis la fenêtre avec une carabine à plombs, touchant quatre fonctionnaires. Le forcené sort spontanément de son domicile et se laisse interpeller sans résistance. Le mis en cause, déjà connu du fichier des antécédents judiciaires, est hospitalisé et sa garde à vue, levée pour raisons médicales, doit être reprise à sa sortie de l'hôpital.

DU 18 AU 21 MAI

LE 18 MAI

à Lyon (Rhône), deux individus ouvrent le feu avec un fusil d'assaut, avant de prendre la fuite. Trois personnes sont blessées et transportées à l'hôpital. Les deux tireurs prennent la fuite et sont activement recherchés. Une enquête est ouverte.

à Nîmes (Gard), la brigade de recherche de la gendarmerie, dans le cadre d'une enquête portant sur un trafic de stupéfiants organisé depuis une maison d'arrêt, procède à l'interpellation de neuf personnes, dont deux mineurs, et les deux gérants d'un bar-tabac du centre-ville suspectés de blanchiment. La perquisition de cet établissement permet de découvrir environ un million d'euros en numéraire. L'enquête se poursuit.

à Nice (Alpes-Maritimes), un homme sous l'empire de stupéfiants s'en prend à des voisins, dégrade les parties communes puis se barricade dans un appartement. A l'arrivée des forces de l'ordre, il charge les policiers armé d'un couteau, lesquels font usage d'un pistolet à impulsion électrique pour le neutraliser et l'interpeller. En situation irrégulière sur le territoire français, il est déféré devant le tribunal judiciaire.

LE 19 MAI

à Saint-Dizier (Haute-Marne), des policiers interviennent à la suite d'un signalement concernant un individu perturbateur. A leur arrivée, trois fonctionnaires sont agressés par le suspect armé d'un couteau. Face à la violence de l'attaque, une policière fait usage de son arme à deux reprises en direction de l'assaillant qui, bien que blessé, continue de vouloir frapper. Un second équipage arrivé en renfort parvient à interpeller l'individu après deux tirs de taser. Le policier blessé est transporté à l'hôpital, son pronostic vital n'est pas engagé, et l'agresseur est également hospitalisé. Une enquête est ouverte.

à Cormeilles-en-Parisis (Val-d'Oise), deux hommes encagoulés s'introduisent dans le pavillon d'une femme et de sa fille, les contraignent à s'asseoir sous la menace, fouillent le domicile et dérobent des bijoux ainsi que de l'argent avant de prendre la fuite à bord d'un véhicule. Les policiers repèrent le véhicule stationné irrégulièrement, et entreprennent une surveillance discrète. Quelques minutes plus tard, deux hommes récupèrent la voiture et démarrent avant d'être interceptés.

LITANIE DES FAITS DIVERS

DANS LA NUIT DU 19 AU 20 MAI

à Paris (20e arr.), un homme est retrouvé mort, à l'intérieur d'un appartement où il était hébergé par un couple. Son corps présente deux plaies causées par une arme blanche. Une soirée se déroulait dans le logement. Le couple s'étant isolé dans une autre pièce pour une dispute avant de découvrir à leur retour leur invité grièvement blessé au sol, les autres convives ayant déjà quitté les lieux. Une enquête est ouverte.

LE 20 MAI

à Toulon (Var), une femme de 38 ans se jette du 13e étage d'un bâtiment avec trois de ses enfants âgés de 3, 4 et 6 ans. La femme et deux des enfants décèdent sur place, la fillette succombe peu après malgré la prise en charge des secours. La mère vivait seule avec ses sept enfants mineurs et présentait des symptômes psychiatriques et dépressifs. Une enquête est ouverte.

à Paris (75), la brigade de protection des mineurs mène une vaste opération ciblant une école maternelle. Elle aboutie au placement en garde à vue de 16 personnes dans le cadre de procédures portant sur des faits de viols, agressions sexuelles et violences sur mineurs. Cette opération s'inscrit dans un scandale plus large ayant éclaté au printemps 2025 après des signalements de faits présumés d'agressions sexuelles sur des enfants âgés de 3 à 5 ans dans une autre école et dont la médiatisation a été amplifiée par la diffusion d'un reportage montrant des comportements inappropriés d'animateurs. L'enquête est en cours

à Cannes (Alpes-Maritimes), un homme est volontairement percuté à deux reprises par un automobiliste à la suite d'une altercation, avant de succomber à ses blessures sur place. L'auteur des faits prend la fuite après la collision puis se rend de lui-même au commissariat où il reconnaît être impliqué dans le drame.

LE 21 MAI

à Montesson (Yvelines), une femme est découverte inconsciente et partiellement dévêtue. Les secours la transportent à l'hôpital. Les premiers examens médicaux confirment qu'elle a subi un viol, tandis qu'elle n'est pas en mesure de décrire les circonstances des faits. Une enquête est ouverte.

LE 22 MAI

à Sarcelles (Val-d'Oise), un policier est presque percuté par un chauffard lors d'un refus d'obtempérer. Le conducteur, ayant refusé un contrôle, prend la fuite, commet de multiples infractions et percute plusieurs véhicules de police. Il fonce volontairement en direction des forces de l'ordre, obligeant un policier à se réfugier in extremis dans un véhicule de service. Le policier est légèrement blessé, tandis que le chauffard, alcoolisé et sans permis, est placé en garde à vue.

à Lille (Nord), un homme est mis en examen puis écroué dans le cadre d'une enquête ouverte en février 2026 concernant un projet d'attentat déjoué dans le Nord. Il est soupçonné d'avoir échangé via une boucle Telegram à caractère djihadiste avec deux mineurs et d'avoir participé à des discussions liées à un projet d'action violente visant notamment un centre commercial ou une salle de concert de la métropole lilloise. Les investigations sont déclenchées après l'exploitation des téléphones des deux adolescents interpellés, permettant de remonter jusqu'à lui.

LE 23 MAI

à Cherbourg (Manche), un policier hors service est violemment agressé devant son domicile alors qu'il intervient pour empêcher plusieurs individus de tenter de pénétrer par effraction dans son immeuble. Les suspects s'en prennent à lui après qu'il s'est interposé et s'est identifié comme fonctionnaire de police, le frappant notamment au visage avant de prendre la fuite. Les forces de l'ordre interviennent rapidement et interpellent trois individus qui sont placés en garde à vue.

DANS LA NUIT DU 23 AU 24 MAI

à Reims (Marne), lors d'un rassemblement illégal de tuning, un automobiliste fonce dans la foule vers 23h40 au niveau d'un rond-point, percutant plusieurs personnes après avoir perdu le contrôle de son véhicule dans un contexte de vitesse excessive. Huit personnes sont blessées, certaines sont transportées au CHU de Reims. Le conducteur, multirécidiviste sans permis et sous l'emprise de l'alcool et de stupéfiants, est interpellé et placé en garde à vue.

à Cergy (Val-d'Oise), un jeune homme de 18 ans se noie dans l'Oise alors qu'il se trouve avec des amis et tente de traverser le cours d'eau à la nage dans une zone interdite à la baignade. Ses amis donnent l'alerte et assistent à la scène sans parvenir à le sauver, tandis que les secours interviennent rapidement et procèdent à des manœuvres de réanimation. Le décès est constaté sur place malgré les tentatives de réanimation.

LITANIE DES FAITS DIVERS

LE 24 MAI

à Villevaudé (Seine-et-Marne), un adolescent de 17 ans est tué après avoir été frappé à l'arme blanche par plusieurs individus venus le chercher dans un camping, avant de prendre la fuite. Les secours et les forces de l'ordre interviennent rapidement mais ne parviennent pas à réanimer le jeune homme, dont le décès est constaté sur place. Un suspect du même âge est interpellé.

à Rennes (Ille-et-Vilaine), un garçon de 12 ans est retrouvé mort sur les rives de la Vilaine, dans un buisson, après avoir été signalé disparu dans le secteur. Un pêcheur ayant entendu des cris alerte les secours, qui découvrent le corps sans vie de l'enfant et constatent son décès sur place malgré une tentative de réanimation. Les enquêteurs relèvent qu'une serviette de bain mouillée est nouée très serrée autour de son cou, élément qui conduit les autorités à privilégier la piste de l'intervention d'un tiers. Une enquête est ouverte.

au Mans (Sarthe), un homme est interpellé après avoir agressé des policiers venus intervenir à la suite d'un signalement concernant un individu au comportement inquiétant et lançant des objets depuis la fenêtre de son logement. Lors de l'intervention, l'homme ouvre sa porte armé de plusieurs couteaux et blesse plusieurs fonctionnaires de police, avant que les policiers ne fassent usage de leurs armes à feu pour le neutraliser. L'individu est grièvement touché et son pronostic vital est engagé, tandis que les policiers blessés sont pris en charge par les secours.

DANS LA NUIT DU 24 AU 25 MAI

à Paris (19e arr.), un adolescent de 16 ans se présente de lui-même au commissariat et déclare avoir tué son frère de 14 ans et gravement blessé leur mère dans le cadre d'un drame survenu au domicile familial. Les forces de l'ordre se rendent sur place et découvrent le corps sans vie du mineur de 14 ans présentant de multiples blessures au niveau du cou, tandis que la mère est retrouvée grièvement blessée après avoir reçu des coups portés avec un objet contondant et/ou une arme blanche. Elle est transportée en urgence absolue à l'hôpital et son pronostic vital est engagé. L'adolescent de 16 ans est interpellé.

LE 25 MAI

à Vars (Hautes-Alpes), une femme de 41 ans est tuée par balle en pleine rue, alors qu'elle participe à un déménagement familial près de la place de la mairie. Un coup de feu est tiré et la victime est touchée au cou, avant de s'effondrer sur place. Les proches lui portent immédiatement secours avant l'intervention des sapeurs-pompiers, elle est héliportée vers le CHU où son décès est constaté. Une enquête est ouverte.

à Nice (Alpes-Maritimes), un homme est grièvement blessé par balles et à l'arme blanche, lors d'une agression commise par plusieurs individus. La victime est touchée par plusieurs tirs et coups de couteau avant que les auteurs ne prennent la fuite. Les secours interviennent et la victime est transportée à l'hôpital dans un état critique, son pronostic vital étant engagé.

LE 26 MAI

à Montauban (Tarn-et-Garonne), un homme suit des militaires du 17e régiment du génie parachutiste lors de leur footing, profère des menaces à leur encontre en criant notamment « Allah akbar », puis se dénude en pleine rue avant de pénétrer dans une propriété privée. Les forces de l'ordre interviennent rapidement et l'individu oppose une forte résistance lors de son interpellation, donnant lieu à un violent corps-à-corps. Deux policiers sont blessés. Le suspect, un ressortissant tunisien, est placé en garde à vue.

LE 27 MAI

à Romans-sur-Isère (Drôme), une policière municipale est volontairement percutée par un automobiliste lors d'un refus d'obtempérer, après que les forces de l'ordre ont tenté de contrôler un conducteur signalé pour des infractions routières. L'homme prend la fuite et accélère en direction de l'agente lors de la tentative d'interpellation, la percutant avec son véhicule avant de continuer sa course. Il est finalement interpellé quelques minutes plus tard. La policière est transportée à l'hôpital. Le suspect, défavorablement connu des services de police, est placé en garde.

LE 28 MAI

à Alfortville (Val-de-Marne), une adolescente de 16 ans qui circule à trottinette est mortellement percutée par un camion malaxeur, alors que le poids lourd effectue une manœuvre pour entrer dans une entreprise située le long de la voie. La jeune victime, qui circule sur une piste cyclable, est écrasée par le véhicule et les secours ne parviennent pas à la réanimer, son décès étant constaté sur place. Le conducteur du camion est interpellé et soumis à des dépistages d'alcool et de stupéfiants, qui s'avèrent négatifs. Une enquête est ouverte.

LITANIE DES FAITS DIVERS

LE 29 MAI

à Nanterre (Hauts-de-Seine), un livreur de la société DPD est braqué par trois hommes encagoulés alors qu'il effectue une tournée de livraison. Les individus le contraignent sous la menace à quitter son véhicule avant de le forcer à s'agenouiller et s'emparent d'une centaine de paquets, qu'ils chargent dans un fourgon avant de prendre la fuite. Une enquête est ouverte.

à Fleurance (Gers), une information judiciaire est ouverte dans le cadre de la disparition de Lyhanna Rameau Bernard, 11 ans, après sa sortie de son collège et alors qu'elle reste introuvable. Un homme de 41 ans, père d'une amie de la fillette et connu de la famille, est placé en garde à vue puis transféré au pôle criminel d'Agen, les charges retenues étant jugées suffisantes pour l'ouverture de poursuites. Les investigations sont déclenchées après sa disparition signalée dans l'après-midi, les premières recherches mobilisant d'importants moyens de gendarmerie, sans que la victime ne soit retrouvée au moment de l'ouverture de l'information judiciaire. Le mis en cause est placé en détention provisoire.

LE 30 MAI

à Bobigny (Seine-Saint-Denis), un homme est mortellement touché par balles par des policiers lors d'une intervention dans un immeuble après un différend entre voisins ayant dégénéré. Les forces de l'ordre sont appelées pour un conflit dans le bâtiment et se retrouvent face à un individu armé de couteaux. L'homme blesse au préalable au moins deux voisins avant de se diriger vers les policiers en brandissant ses armes, malgré une tentative de neutralisation à distance. Un policier ouvre le feu et touche le suspect à l'abdomen. L'homme est pris en charge par les secours mais décède des suites de ses blessures. Une enquête est ouverte.

DANS LA NUIT DU 30 AU 31 MAI

à Paris (16e arr.), un jeune homme est grièvement blessé lors d'une agression à l'arme blanche en marge de violences urbaines survenues après des festivités liées à la victoire du PSG. La victime est attaquée par quatre individus, avant d'être touchée par plusieurs coups violents et de s'effondrer au sol. Le jeune homme est transporté à l'hôpital dans un état critique. Une enquête est ouverte.

à Nice (Alpes-Maritimes), un homme est grièvement blessé par balles et à l'arme blanche à proximité de la Promenade des Anglais, lors d'une agression commise par plusieurs individus. La victime est touchée par plusieurs tirs et coups de couteau avant que les auteurs ne prennent la fuite. Les secours interviennent rapidement et la victime est transportée en urgence absolue à l'hôpital.

à Paris (17e arr.), un homme de 22 ans circulant à motocross est mortellement blessé après avoir percuté de plein fouet des blocs de béton installés sur une bretelle de sortie du périphérique. L'accident survient dans un contexte de fortes tensions et de tentatives de blocage du périphérique en marge des célébrations de la victoire du PSG. Les secours interviennent rapidement mais ne parviennent pas à le réanimer et son décès est constaté peu après.

LE 31 MAI

à Paris (10e arr), un automobiliste en fuite percute la terrasse d'un restaurant lors des célébrations de la victoire du PSG. Le véhicule, poursuivi par les forces de l'ordre après des violences et tirs de mortiers, monte sur un trottoir et renverse deux personnes attablées, dont l'une est grièvement blessée. Les occupants du véhicule prennent la fuite à pied. Une enquête est ouverte.

Victoire du PSG :

Le ministre de l'Intérieur dresse un bilan faisant état de plus de 890 interpellations et de 178 policiers et gendarmes blessés à travers le pays. Les incidents se produisent dans de nombreuses villes, avec des dégradations, des incendies de véhicules et de commerces, des tirs de mortiers d'artifice et des affrontements avec les forces de l'ordre. Plusieurs enquêtes sont ouvertes.



LES CHIFFRES DE MAI 2026

D'APRÈS

INTERSTAT CONJONCTURE

N°129

HOMICIDES	119
VIOLENCES PHYSIQUES INTRAFAMILIALES	22 064
VIOLENCES PHYSIQUES HORS CADRE FAMILIAL	18 769
VIOLENCES SEXUELLES	11 775
VOLS AVEC ARMES	631
VOLS VIOLENTS SANS ARME	4 425
VOLS SANS VIOLENCE	52 234
CAMBRIOLAGES	18 271
VOLS DE VÉHICULES	9 497
VOLS DANS LES VÉHICULES	18 549
VOLS D'ACCESSOIRES SUR VÉHICULES	7 513
DESTRUCTIONS ET DÉGRADATIONS VOLONTAIRES	42 675
USAGE DE STUPÉFIANT	25 941
TRAFIC DE STUPÉFIANT	5 052
ESCROQUERIES ET FRAUDES AUX MOYENS DE PAIEMENT	38 593

276 108

CRIMES ET DÉLITS

ILS NOUS SOUTIENNENT

MENTIONS LÉGALES

La Lettre de la Sécurité Intérieure ©mai 2026
Tous droits réservés

Directeur de publication : Thibault de Montbrial
Conception, rédaction et réalisation : Olivier Debeney, Valdo Garcia,
Claire-Marine Gros, Suzèle Glineur, Candice Bourgeois
Crédit photos : Agence du Parnasse, CRSI, Unsplash

CRSI - Centre de Réflexion sur la Sécurité Intérieure
Association Loi 1901 - N° enregistrement W751227813
10 rue Cimarosa - 75116 PARIS - France

Contact : 01 43 80 15 25 - secretariat@crsi-paris.fr - www.crsi-france.fr