

Entre adaptation et congestion, le commerce maritime à l'épreuve d'Ormuz

07/06/2026

Points-clé

La fermeture du détroit d'Ormuz, où transitait environ 8% du commerce maritime mondial et près de 20% des exports de produits pétroliers, n'a pas seulement chamboulé les flux en provenance ou à destination du Moyen-Orient : elle a des répercussions sur l'ensemble du transport maritime mondial.

On constate, d'abord, un rééquilibrage sur les grandes routes maritimes mondiales. Le trafic en mer Rouge est en pleine transformation : la timide reprise des flux Asie-Europe - divisés par deux après les attaques Houthis dans le détroit de Bab El Mandeb fin 2023 - a été enrayée avant même le début du conflit. Cette chute est compensée, côté Canal de Suez, par les nouvelles routes terre-mer Europe-Golfe, destinées à ravitailler le Moyen-Orient. A l'autre extrémité, le déroutement du pétrole saoudien destiné à l'Asie via la mer Rouge a provoqué une hausse des flux à travers Bab El Mandeb, malgré une menace Houthis intacte.

Le canal de Panama connaît une fréquentation en hausse de 8%, liée à la hausse des exportations de produits pétroliers américains vers l'Asie. Le canal est proche de sa capacité maximale, provoquant une hausse des temps d'attente et des prix de traversée.

Les transits sont aussi en hausse de 5% au large du Cap de Bonne-Espérance, portés par un nombre record de navires-citernes (+25%), soulignant son rôle stratégique pour le marché pétrolier. Cette dynamique illustre le basculement d'une logique d'efficacité maximale à celle d'une "résilience à tout prix", les armateurs et leurs clients acceptant des surcoûts et un rallongement des délais s'ils permettent de mitiger les risques géopolitiques. A l'inverse, le trafic diminue dans le détroit de Malacca, du fait d'une baisse des échanges d'hydrocarbures et des exports automobiles d'Asie vers le Moyen-Orient.

La crise provoque aussi un regain d'activité dans certains ports : ceux de mer Rouge et du golfe d'Oman bien sûr, alternatives directes au golfe Arabique. Mais des pics d'activité sont aussi enregistrés en Inde et au Pakistan, dont les ports s'improvisent hubs de transit des conteneurs provenant d'Asie et destinés au Golfe ou à l'Afrique. Plusieurs ports de Méditerranée profitent aussi des nouvelles liaisons mer-terre mises en place entre l'Europe et le Golfe. Si le record est détenu par Lattaquié, en Syrie (+435% d'activité en un an), l'effet est ressenti jusqu'à Marseille ou Alicante.

Cette adaptation ne suffit pas à compenser les volumes perdus. De nombreux ports sont engorgés, et l'allongement des routes, la hausse du prix du carburant et le blocage d'une partie de la flotte à l'intérieur du golfe Arabique provoquent une augmentation généralisée du coût du fret. Les volumes totaux transportés par la mer se sont donc contractés de 0,2% sur un an en avril 2026.

Enfin, même une réouverture sans délai du détroit d'Ormuz ne signifierait pas un retour à la normale, surtout si l'Iran parvient à imposer durablement son contrôle sur cette artère. Les pays du Golfe investissent donc dans des infrastructures de contournement, tandis que les ports devenus hubs de transit cherchent désormais à capturer ces nouveaux flux sur la longue durée.

1. De nouveaux équilibres émergent sur les grandes routes mondiales

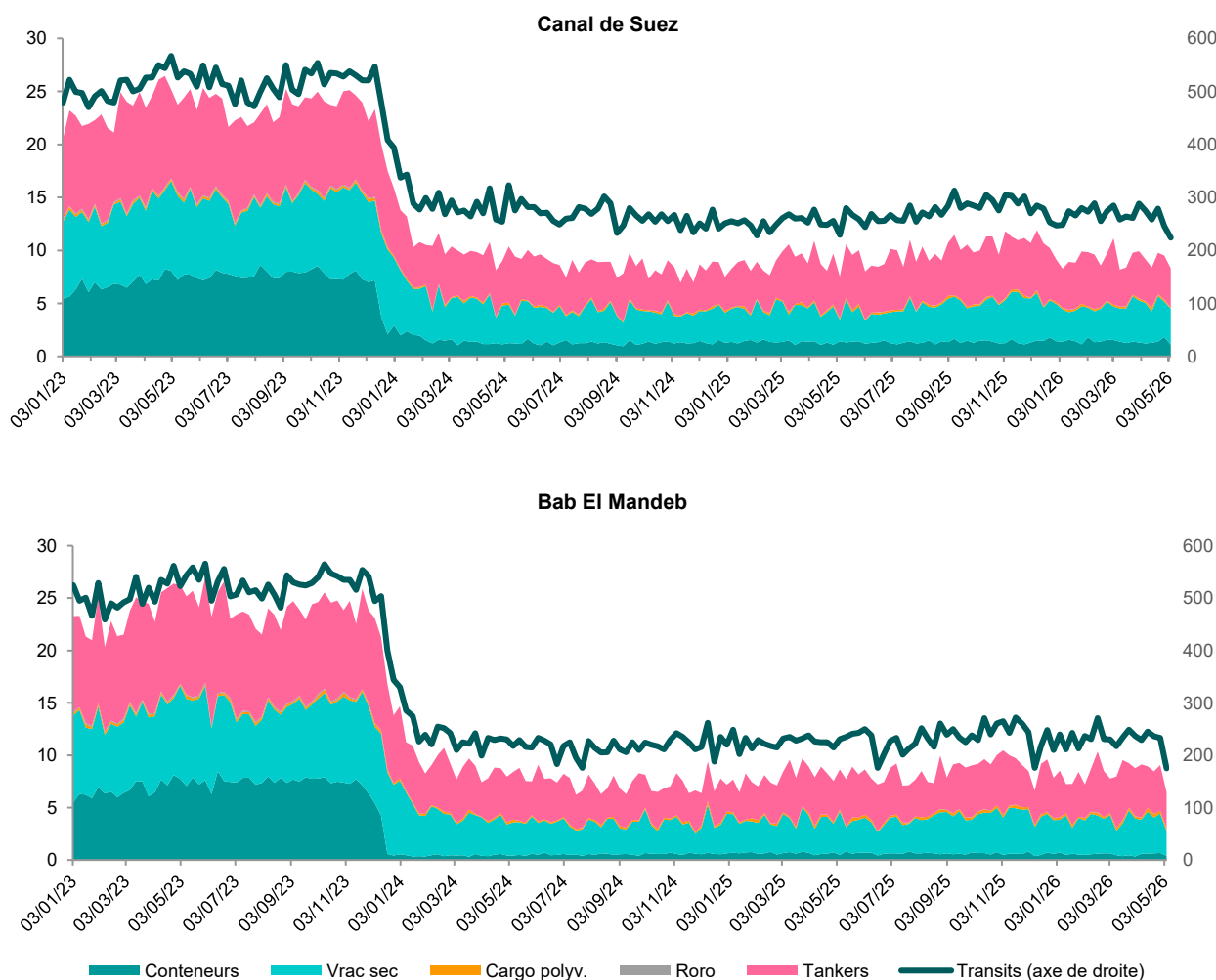
1.1. En mer Rouge, les flux changent de nature

1.1.1 La timide remontée du trafic observée en 2025 s'est interrompue dès janvier

La hausse des tensions dans le Golfe n'a pas seulement eu des répercussions sur le détroit d'Ormuz, dont le trafic a connu une chute de plus de 90% en moyenne depuis les premiers bombardements israélo-américains contre l'Iran, le 28 février 2026. Cette crise a aussi **poussé les armateurs à éviter, autant que possible, d'emprunter la mer Rouge. Ceux-ci craignent en effet que les tensions n'entraînent de nouvelles attaques du mouvement rebelle yéménite Houthis – allié à l'Iran – contre les flux commerciaux dans le détroit de Bab El Mandeb.**

Une première série d'attaques, fin 2023, avait provoqué une forte chute des volumes transitant par la mer Rouge, tant dans le détroit de Bab El Mandeb que dans le canal de Suez (graphique 1). Si les flux n'ont jamais retrouvé leurs niveaux d'avant 2023, la seconde moitié de l'année 2025 avait toutefois été marquée par une timide reprise du trafic aux deux extrémités de la mer Rouge. Cette amélioration s'était

Graphique 1 : trafic hebdomadaire aux deux extrémités de la mer Rouge, en Mt et nombre de transits



Source : données IMF Portwatch, analyse GSA

manifestée par une hausse d'environ 20% des transits en novembre 2025 par rapport à novembre 2024 dans le détroit de Bab El Mandeb comme dans le canal de Suez¹ - signe d'une **reprise des flux Asie-Europe par cet axe, même si le trafic restait plus de moitié inférieur aux moyennes enregistrées jusqu'à décembre 2023**. Mais cette embellie a été enrayée par plusieurs facteurs, avant même le début des opérations contre l'Iran. L'attaque du navire *Bobik* le 5 décembre par des présumés pirates somaliens a provoqué une première diminution du trafic, sans toutefois dissuader les acteurs de premier plan comme Maersk, CMA-CGM ou Hapag-Lloyd² d'annoncer un retour progressif dans cet axe. Surtout, la **hausse des tensions diplomatiques entre l'Iran et les Etats-Unis, fin décembre 2025, a incité les armateurs à la prudence et à restreindre leurs passages, avant même les premières frappes contre l'Iran**. Celles-ci n'ont donc pas entraîné de nette diminution du trafic à travers Bab el Mandeb et le canal de Suez : il était déjà retourné à un étiage bas, comparable à celui enregistré après les attaques de décembre 2023.

1.1.2 Cette apparente stabilité masque un changement de nature des flux

Mais cette apparente stabilité des volumes masque un phénomène bien plus complexe : celui d'un **remplacement partiel des flux Asie-Europe** – représentant historiquement la majeure partie des flux transitant par la mer Rouge – **par des flux nouveaux, correspondant à une réorganisation du trafic provoqué par le blocage du détroit d'Ormuz**.

Ce changement peut être quantifié grâce aux données d'IMF Portwatch, en comparant la période postérieure au début du conflit (du 28 février au 10 mai 2026) à la période précédente de même durée (18 décembre 2025 au 27 février 2026), et la même période en 2025 (tableau 1):

Tableau 1 : volumes transitant aux extrémités de la mer Rouge, en million de tonnes

Période	Conteneurs	Vrac sec	Cargo polyvalent	Roulier	Navires-citernes	Total
Canal de Suez						
28/02/26 au 10/05/26	14,30	37,22	1,66	0,21	42,57	95,96
Période précédente	15,17	32,24	1,59	0,13	48,32	97,44
Même période en 2025	13,72	32,95	1,59	0,08	48,42	96,77
Evolution par rapport à...						
<i>Période précédente</i>	-5,7%	+15,4%	+5%	+61,9%	-11,9%	-1,5%
<i>Même période en 2025</i>	+4,2%	+13%	+4,6%	+155,8%	-12,1%	-0,8%
Bab el Mandeb						
28/02/26 au 10/05/26	5,44	35,18	2,51	0,27	45,32	88,73
Période précédente	6,05	35,12	2,02	0,20	43,32	86,71
Même période en 2025	6,59	33,72	1,97	0,10	44,93	87,31
Evolution par rapport à...						
<i>Période précédente</i>	-10,1%	+0,2%	+24,1%	+37,5%	+4,6%	+2,3%
<i>Même période en 2025</i>	-17,5%	+4,3%	+27,7%	+182,0%	+0,9%	+1,6%

Source : Données IMF Portwatch, analyse GSA

- L'augmentation de 4,9% (par rapport à la période précédente) des flux de navires-citernes³ traversant Bab El Mandeb, correspond aux **exportations de pétrole brut saoudien, désormais évacué par le port de Yanbu, sur la mer Rouge** (lire plus loin), destinées principalement à des clients asiatiques⁴ ;
- Dans le canal de Suez, la diminution de 12% du tonnage total des navires-citernes correspond à l'**arrêt des livraisons vers l'Europe des produits pétrolier et du GNL qui avaient pour origine le Golfe**

¹ Bab el Mandeb transits hit highest level in nearly two years :: Lloyd's List, *Lloyd's List*, 04/12/2025

² En mer Rouge, le retour timide des compagnies maritimes dans le détroit de Bab el-Mandeb - RFI, *RFI*, 20/12/2025

³ Catégorie englobant les navires de brut et de produits pétroliers, les méthaniers, et les chimiquiers

⁴ Saudi Crude Exports Rise From Red Sea Ports as Gulf Shipments Remain Blocked - Bloomberg, *Bloomberg.com*, 25/03/2026

arabique et bloqués par la fermeture du détroit d'Ormuz. Le canal de Suez est peu impacté par la hausse des exportations de pétrole saoudien depuis Yanbu vers l'Europe : outre que les clients européens sont minoritaires, ces flux évitent le canal de Suez en empruntant l'oléoduc égyptien Sumed, permettant de passer de la mer Rouge à la Méditerranée sans emprunter le canal (qui ne peut pas accueillir les plus grands navires-citernes VLCC lorsqu'ils sont pleinement chargés)

- La hausse des flux de navires polyvalents⁵, en particulier dans le canal de Bab El Mandeb où ils sont en hausse de 25% environ, correspond vraisemblablement à la **réorganisation des flux de marchandises destinées aux pays du Golfe, et jusque-là majoritairement déchargées dans les ports du golfe Arabique** ;
- De même, on constate une **explosion du trafic de navires rouliers**, dits ro-ro (roll-on-roll-off), qui a plus que triplé dans le détroit de Bab Al Mandeb de Suez par rapport à la même période en 2025 et plus que doublé dans le canal de Suez. **Ces navires, permettant de transporter des camions chargés de marchandises, facilitent la mise en place de services logistiques combinés mer/route. Une partie au moins de cette augmentation correspond donc à la mise en place de tels services** par les grands groupes de transport pour desservir les pays du Golfe - depuis l'Europe notamment – par leurs ports situés en Mer rouge (lire plus loin). L'importance de ces flux ne doit toutefois pas être surestimée : outre que le volume initial est particulièrement bas (1% du tonnage transitant par le canal de Suez en 2025⁶), il reflète aussi d'autres dynamiques sans lien avec le conflit, comme le développement des exportations de véhicules chinois vers l'Europe. La catégorie inclut en effet les *car carriers* transportant des véhicules exportés. Or, si la plupart des compagnies spécialisées dans le transport de véhicules continue d'éviter la mer Rouge, certains acteurs chinois continuent de l'emprunter. C'est notamment le cas du constructeur BYD, qui s'est doté de sa propre flotte de *car carriers*⁷.

En résumé, **la hausse des volumes de pétrole évacués par la mer Rouge vers l'Asie**, ainsi que le **développement de nouveaux types de fret, transportés par des cargos polyvalents ou des rouliers**, compensent en grande partie la chute du trafic des porte-conteneurs en mer Rouge, ainsi que le ralentissement des livraisons d'hydrocarbures vers l'Europe via le canal de Suez ; pour aboutir à un maintien des tonnages aux deux extrémités de cet axe, et même une légère hausse des flux à Bab El Mandeb. Ceux-ci restent toutefois en net retrait par rapport à la situation qui prévalait avant les attaques Houthies fin 2023.

1.2. Canal de Panama : une fréquentation – et des tarifs – records

Situé à près de 14000 km du détroit d'Ormuz, le Canal de Panama est, à première vue, peu concerné par les reports de flux bloqués dans le golfe Arabique ou n'empruntant plus la mer Rouge. Il est pourtant l'un des points névralgiques du commerce maritime mondial les plus affectés, avec un **trafic en hausse de 8% depuis le début de l'année** par rapport à la même période en 2025, comme signalé par l'association maritime internationale BIMCO⁸. Ce paradoxe s'explique par la **forte augmentation des transits de navires pétroliers et méthaniers, lié à la hausse des exportations des Etats-Unis vers l'Asie – se substituant à celles ne pouvant plus être effectuées depuis le golfe Arabique – mais aussi aux livraisons entre les côtes est et ouest américaines, là encore en remplacement de cargaisons provenant autrefois du Golfe**. En avril 2026, le nombre de transits de navires-citernes y était de 60% supérieur à la moyenne historique, selon Lloyds List⁹. Cet afflux a provoqué une **hausse de la fréquentation totale du canal de 16% entre la mi-avril et la fin mai selon BIMCO**, des chiffres cohérents avec les données de Portwatch (graphique 2). L'effet est démultiplié par le fait que le canal de Panama est trop étroit pour accueillir les plus grands navires pétroliers, de type Suezmax (800 000 barils et plus) ou VLCC (Very Large Crude Carrier, jusqu'à 2 millions de barils), qui assurent la plus grande part du transport maritime de pétrole au niveau mondial, notamment dans le Golfe.

⁵ General cargo ships, conçus pour le transport de marchandises diverses, non-conteneurisées

⁶ Suez Canal Traffic Statistics 2025, *Suez Canal Authority*, 01/02/2026

⁷ China's BYD deploys its own car carrier fleet to bypass tariffs and sustain EV exports - CNBC TV18, *CNBC TV18*, 20/05/2026

⁸ Iran war boosts Panama Canal traffic, *Seatrade Maritime News*, 21/05/2026

⁹ Crisis-driven tanker demand propels Panama Canal to multiyear high :: Lloyd's List, *Lloyd's List*, 08/05/2026

Un plus grand nombre de navires de plus petite capacité doit donc transiter par le canal de Panama pour « compenser » une partie des volumes perdus dans le détroit d'Ormuz.

Cette hausse des flux de transport d'hydrocarbures a porté le trafic total à 38 navires par jour en moyenne, proche de la jauge maximale du canal de Panama, qui est de 36 à 40 navires par jour selon les conditions. Cet engorgement provoque, depuis la fin du mois de mars, **une hausse des temps d'attente pour la traversée** pour les navires n'ayant pas de réservation préalable (environ 25% du trafic total) : alors qu'il était, au 26 mars, de 0,2 jours dans le sens Pacifique-Atlantique et de 1,4 jours dans le sens inverse¹⁰, il était passé, en moyenne, à 3,5 jours dans les deux sens en avril, et plus de 6 jours dans les trois premières semaines de mai¹¹, avec des **records à 13 et 12 jours, respectivement, les 24 et 25 mai**.

Graphique 2 : transits de navires-citernes par le canal de Panama (hebdomadaire)



Source : Portwatch

Cet engorgement a aussi pour effet de **renchérir les coûts de traversée**, du moins pour les navires n'ayant pas réservé leur créneau à l'avance : leurs affréteurs doivent alors acheter leur droit de passage selon un système d'enchère géré par l'Autorité du Canal de Panama. Les tarifs se sont envolés, passant de 250 000 à 300 000 USD par traversée à 425 000 USD en moyenne fin avril ; certains affréteurs de navires pétroliers ont déboursé jusqu'à 4 millions USD pour pouvoir emprunter le canal, pour garantir des livraisons urgentes, en Asie notamment¹².

1.3. Le Cap de Bonne-Espérance, toujours plus stratégique

La crise a aussi provoqué une hausse du nombre de transits au large du Cap de Bonne-Espérance, à l'extrémité australe de l'Afrique. Cet effet n'est pas directement lié à la fermeture du détroit d'Ormuz proprement dite, mais au **ralentissement du transit Asie-Europe en mer Rouge**, lié aux craintes d'une reprise de frappes Houthis contre le trafic dans le détroit de Bab El Mandeb¹³.

Le nombre de transits via le cap de Bonne-Espérance était, en moyenne **5,4% plus élevé dans les dix semaines ayant suivi les premières frappes contre l'Iran par rapport aux dix semaines précédentes ; cette hausse est particulièrement marquée pour les navires-citernes, avec +25,6% (graphique 3)**. Ce bond s'explique principalement par :

- La hausse des livraisons énergétiques originaires de la côte Est des Etats-Unis vers l'Asie, tant de GNL¹⁴ que de pétrole brut. Ainsi, **les voyages Atlantique-Pacifique représentaient en moyenne 35% du total des volumes de brut exportés par VLCC en mars-avril 2026, contre 22% en janvier-février¹⁵**.

¹⁰ Hormuz crisis drives up Panama Canal delays and auction prices :: Lloyd's List, *Lloyd's List*, 23/04/2026

¹¹ Dashboard Waiting to Transit, *Autoridad Del Canal de Panama*, consulté le 27/05/2026

¹² Companies are paying millions to cross Panama Canal during Strait of Hormuz chokehold | PBS News, *PBS News*, 24/04/2026

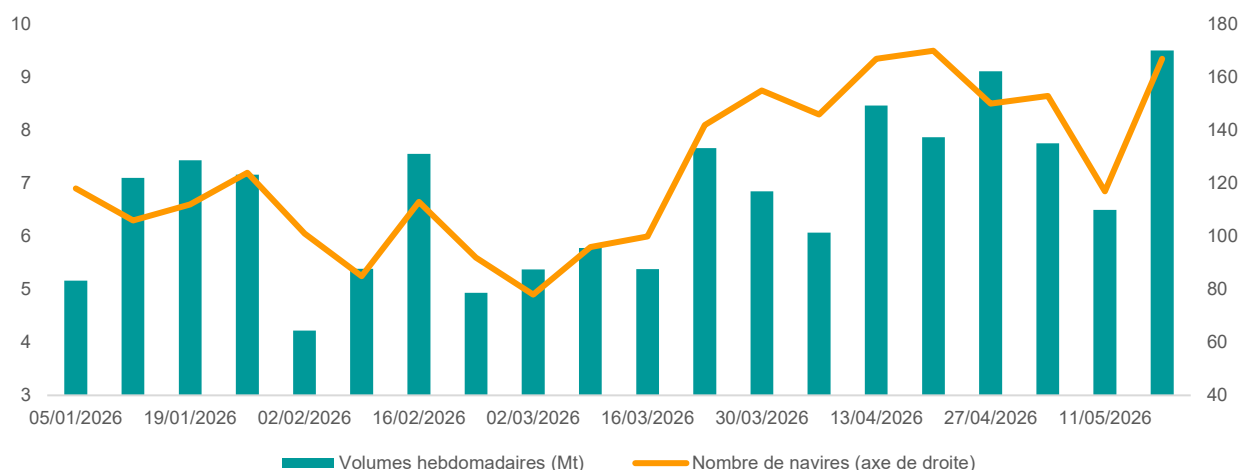
¹³ African bunkering hubs gain as ships reroute around the Cape, *Reuters*, 23/03/2026

¹⁴ Interbasin competition intensifies as more LNG cargoes divert to Asia | S&P Global, *S&P Global Energy*, 24/03/2026

¹⁵ Hormuz crisis slashes VLCC volumes by 36% but voyages are longer, *Lloyds List*, 06/05/2026

- Le report des flux énergétiques entre l'Europe et l'Asie transitant jusque-là par la mer Rouge : dans un sens, du brut et du GNL provenant de mer du Nord et de la Baltique ; dans l'autre, les produits raffinés exportés d'Inde ou d'autres pays asiatiques vers l'Europe¹⁶.

Graphique 3 : transit hebdomadaire de tankers au large du cap de Bonne-Espérance, en volume et nombre de navires



Source: IMF Portwatch

Dans une moindre mesure, un effet haussier est aussi notable pour le trafic de porte-conteneurs, qui a augmenté de 2,8% depuis le début du conflit. Celle-ci peut s'expliquer par la **réorganisation des lignes maritimes régulières Asie-Europe opérées par certains grands armateurs et qui, jusque-là, faisaient escale dans les ports du golfe arabe. Ceux-ci n'étant plus accessibles, le risque d'emprunter le détroit de Bab El Mandeb n'est plus justifié**. Ces lignes évitent donc désormais entièrement le Moyen-Orient¹⁷ et contournent l'Afrique. **Même une partie du trafic Asie-Moyen-Orient emprunte désormais le cap de Bonne-Espérance** : des opérateurs tels que Maersk ont lancé des lignes Asie-Europe-Golfe passant par le cap de Bonne-Espérance, la Méditerranée, et le canal de Suez¹⁸.

Le détour a un coût financier et logistique élevé : un transit Asie-Europe par le cap de Bonne Espérance ajoute 3000 à 3500 miles nautiques, 10 à 14 jours de navigation par rapport à la route du Canal de Suez, et 30% de frais de carburant supplémentaires. Ceci augmente les coûts de la traversée et sollicite davantage la flotte commerciale mondiale, même si cet effet est partiellement annulé, dans le cas des pétroliers VLCC, par une moindre demande dans la région du Golfe.

La hausse du trafic au large du cap de Bonne-Espérance vient confirmer son **importance croissante dans le commerce mondial** et son statut **d'alternative aux points d'étranglement du commerce maritime mondial**, en particulier pour l'énergie. Le trafic de navires-citernes a atteint, dans la semaine du 13 avril, son record historique de 24 millions de tonnes de port en lourd¹⁹. Cette évolution confirme une tendance de fond apparue après la crise du détroit de Bab El Mandeb fin 2023, et qui ne s'est jamais démentie. Elle illustre, pour certains analystes, **un basculement durable de la logistique maritime mondiale, qui passerait d'une logique de pure efficacité économique à celle d'une « résilience à tout prix », les armateurs et leurs clients acceptant des surcoûts et un rallongement des délais en échange d'une mitigation des risques géopolitiques²⁰**.

¹⁶ Ship Traffic Around Southern Africa Resurges, *Geopolitical Futures*, 08/05/2026

¹⁷ Global trade reroutes to Cape of Good Hope while traffic in Strait of Hormuz plunges 90%, *Anadolu Ajansi*, 05/02/2026

¹⁸ Red Sea Diversion Tracker, *Drewry*, 19/05/2026

¹⁹ Iran war diverts more ships from Suez to long route round Africa, *www.ft.com*, 01/05/2026

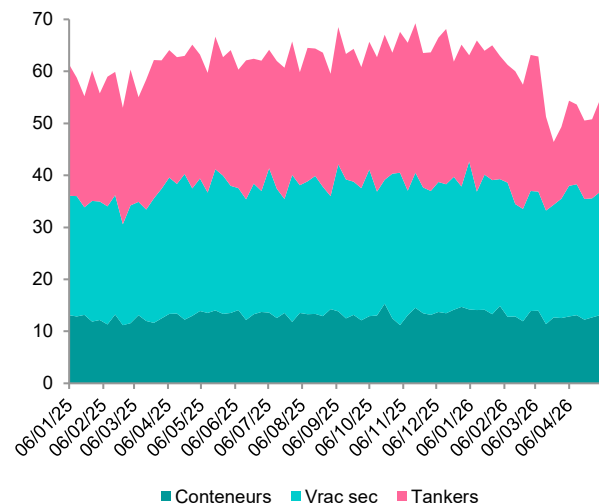
²⁰ The 'Great Bypass' has begun - *Nikkei Asia*, *Nikkei Asia*, 20/05/2026

1.4. Dans le détroit de Malacca, les pétroliers et rouliers se font plus rares

Principal point de passage entre le Pacifique et l'océan Indien, le détroit de Malacca se trouve au croisement de plusieurs routes-clé entre, l'Asie orientale (particulièrement la Chine) d'un côté et de l'autre l'Europe, le Moyen-Orient, l'Asie du sud et l'Afrique. Ce détroit, large d'une soixantaine de km en son point le plus étroit, voit passer plus de 20% du trafic maritime mondial, ainsi que 35% du pétrole ou 20% du GNL transportés par voie maritime.

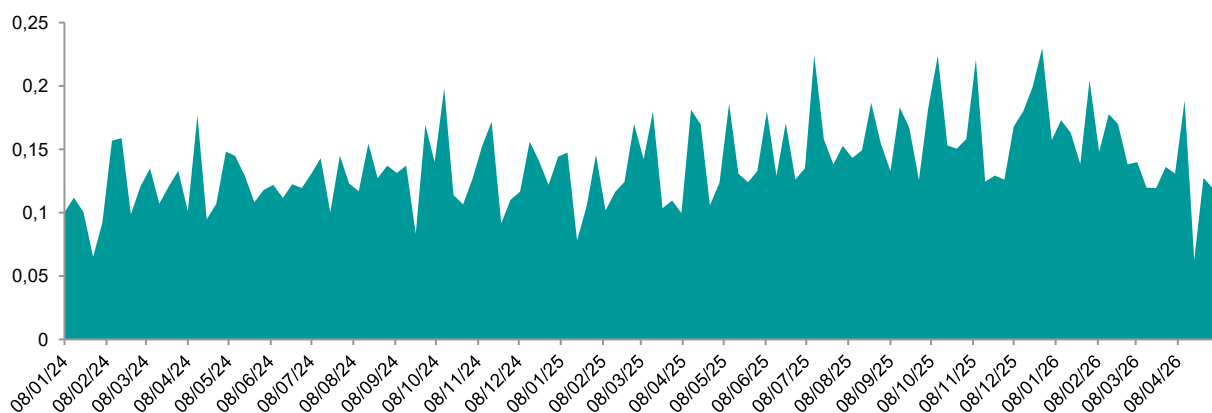
Dans ce détroit, la **fermeture d'Ormuz s'est répercutée principalement par une forte chute des transits de navires de pétrole brut, de GNL, et de produits pétroliers raffinés**. Les volumes ayant transité entre le 28 février et le 10 mai 2026 – environ 175 millions de tonnes – sont **en diminution de 30% sur un an, et 31% par rapport à la période précédente** (graphique 4). Cette chute drastique confirme que les importateurs asiatiques des produits énergétiques du Golfe sont, de très loin, les plus directement touchés par la crise. Mais elle traduit aussi une diminution, dans le sens Est-Ouest, des exportations de produits pétroliers raffinés d'Inde vers l'Europe, en raison de la décision du gouvernement de prioriser le marché domestique²¹. Le trafic de porte-conteneurs se maintient, tandis que celui des navires de vrac sec chute d'environ 4% sur un an comme par rapport à la période précédente.

Graphique 4 : trafic hebdomadaire à travers le détroit de Malacca (millions de tonnes)



Une autre catégorie de trafic est en diminution notable : **celle des navires rouliers, passé à 1,3 millions de tonnes sur cette même période, contre 1,8 millions de tonnes un an plus tôt**. Cette baisse est attribuable à la **chute des exportations automobiles en provenance du Japon et d'autres pays asiatiques vers le Moyen-Orient**²². Cette chute a toutefois peu d'effet sur les volumes totaux, puisque les rouliers représentent à peine 0,3% du tonnage transitant par le détroit de Malacca (graphique 5).

Graphique 5 : trafic hebdomadaire de rouliers à travers le détroit de Malacca (millions de tonnes)



Source : IMF Portwatch

²¹ India's Fuel Exports Fall to Nearly 4-Year Low on Europe Crash, *Energy Intelligence*, 02/06/2026

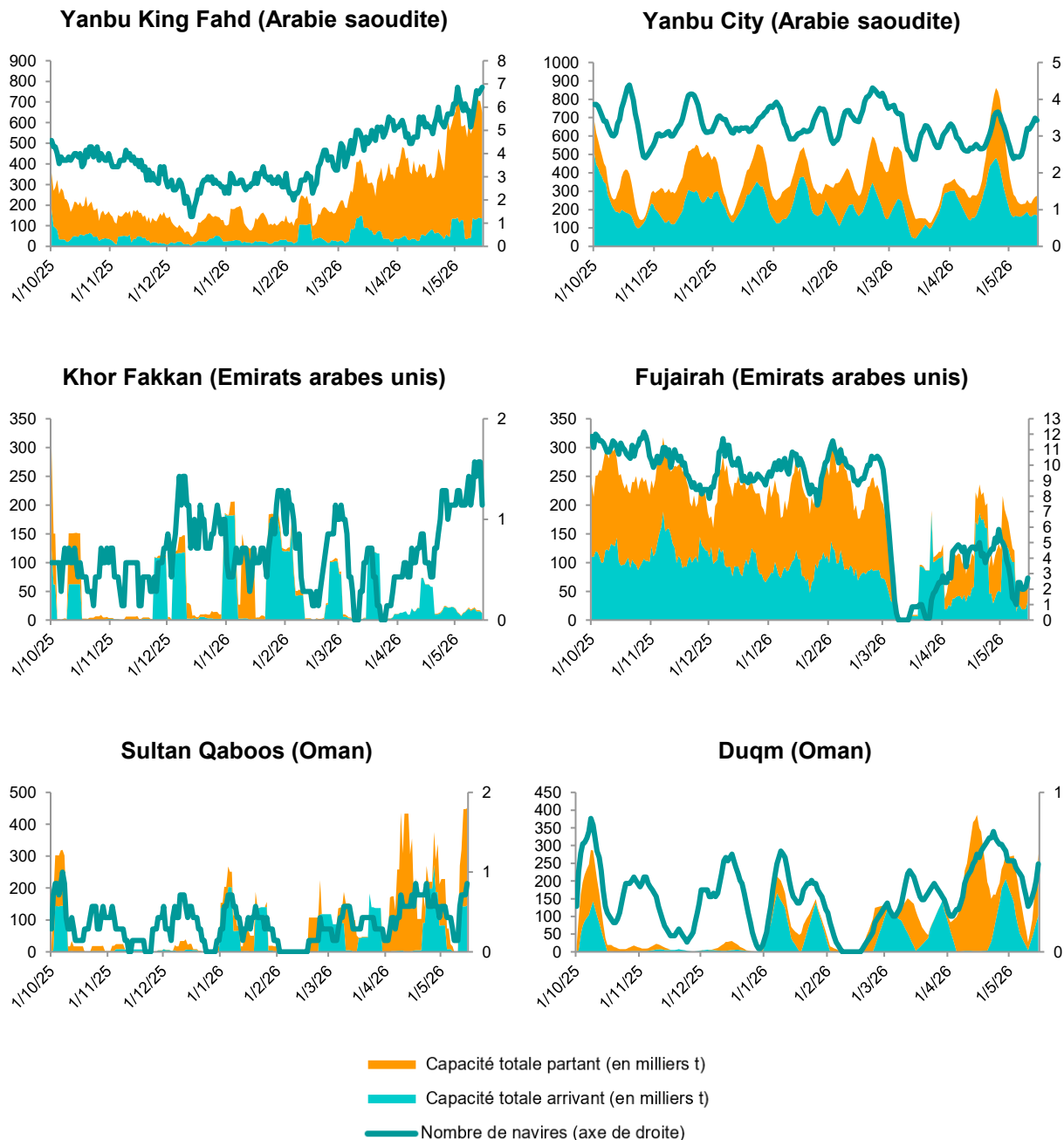
²² Japanese auto exports to Middle East plunge in April as war disrupts shipping, *Reuters*, 21/05/2026

2. Khor Fakkan, Mumbai, Lattaquié... : les ports "gagnants" de la crise

2.1. Les ports de mer Rouge et de l'océan Indien remplacent ceux du golfe Arabique

Les ports des pays du Golfe situés sur la mer Rouge ou l'océan Indien enregistrent des records de transits, en se substituant aux ports situés à l'intérieur du golfe Arabique, qui assuraient, jusque-là, la grande majorité du flux maritime des pays du Golfe, tant pour leurs exportations que leurs importations.

Graphique 6 : trafic aux ports des pays du GCC situés hors du golfe Arabique

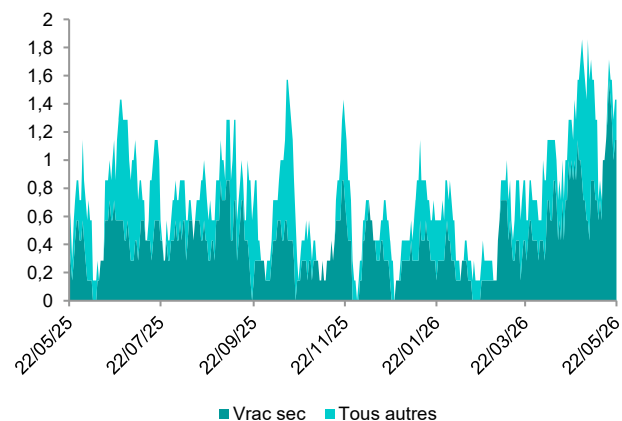


Source : données IMF Portwatch, analyse GSA. Les données pour Fujairah sont sous-estimées, faussées par le brouillage GPS ayant affecté la région

Le cas le plus emblématique est sans doute le port saoudien de Yanbu King Fahd, situé à l'extrémité ouest de l'oléoduc Est-Ouest, et qui a permis à l'Arabie saoudite de reporter vers la mer Rouge une partie de sa production pétrolière. Celui-ci a vu ses exportations – principalement de brut – multipliées par plus de 3,5 entre les trois mois précédant et suivant le 28 février, date du début des bombardements sur l'Iran (graphique 6). Dans une moindre mesure, un effet similaire est aussi enregistré à Fujairah, port émirati situé sur l'océan Indien et situé à l'extrémité de l'oléoduc Habshan-Fujairah, où les exportations de brut ont augmenté de 38% depuis le début de la guerre²³. La hausse a toutefois été plus limitée qu'à Yanbu, en raison d'une moindre réserve de capacité disponible de l'oléoduc, mais surtout des bombardements ayant visé à plusieurs reprises ce port²⁴ ou des navires accostés à proximité. Les données collectées par Portwatch (graphique 6) sont, par ailleurs, inférieures à la réalité : elles sont partiellement faussées par le brouillage GPS qui a touché toute la région, y compris à Fujairah²⁵, à de nombreuses reprises depuis le début du conflit. Or ce brouillage affecte les balises AIS des navires, sur lesquelles repose le système de collecte d'information de Portwatch.

Le port voisin de Yanbu City, lui, a enregistré une nette hausse d'activité en avril, avec un record d'importations comme d'exportations. Ce regain correspond plus particulièrement à une hausse des mouvements de navires transportant du vrac sec (graphique 7). Dans le sens des exportations, il s'agit notamment des exportations d'engrais par les producteurs saoudiens Maaden²⁶ et SABIC²⁷, qui ont mis en place des routes terrestres pour exporter leurs produits ne pouvant plus emprunter le détroit d'Ormuz. Les importations, elles, correspondent vraisemblablement à l'activité du terminal céréalier de Yanbu, inauguré en décembre 2024²⁸.

Graphique 7 : transits quotidiens de navires au port de Yanbu City (Arabie saoudite)



Source : données IMF Portwatch, analyse GSA

D'autres ports assurent pour leur part un rôle croissant dans l'importation de biens par les pays du Golfe. C'est le cas notamment de Khor Fakkan, aux Emirats, qui traite désormais environ 50 000 conteneurs par semaine, contre à peine 2 000 avant le conflit²⁹, et qui capterait désormais environ 15% du trafic de conteneurs détourné en raison de la fermeture du détroit d'Ormuz³⁰. Ce trafic a presque totalement remplacé les mouvements de navires-citernes qui faisaient auparavant halte au port pour s'y ravitailler en carburant (graphique 8). A Oman, ce sont les ports de Sultan Qaboos (Mascate) et de Duqm, en particulier, qui jouent ce rôle, avec une forte hausse des volumes importés (graphique 6).

²³ UAE's Fujairah and Khor Fakkan ports offer a trade lifeline as Iran blocks Hormuz, *Arab Weekly*, 05/07/2026

²⁴ Crude Loadings at U.A.E Port Tumble Amid Iran Drone Strikes, *The Wall Street Journal*, 18/03/2026

²⁵ GNSS interference incidents in the Middle East Gul... | myKN, *mykn.kuehne-nagel.com*, 10/03/2026

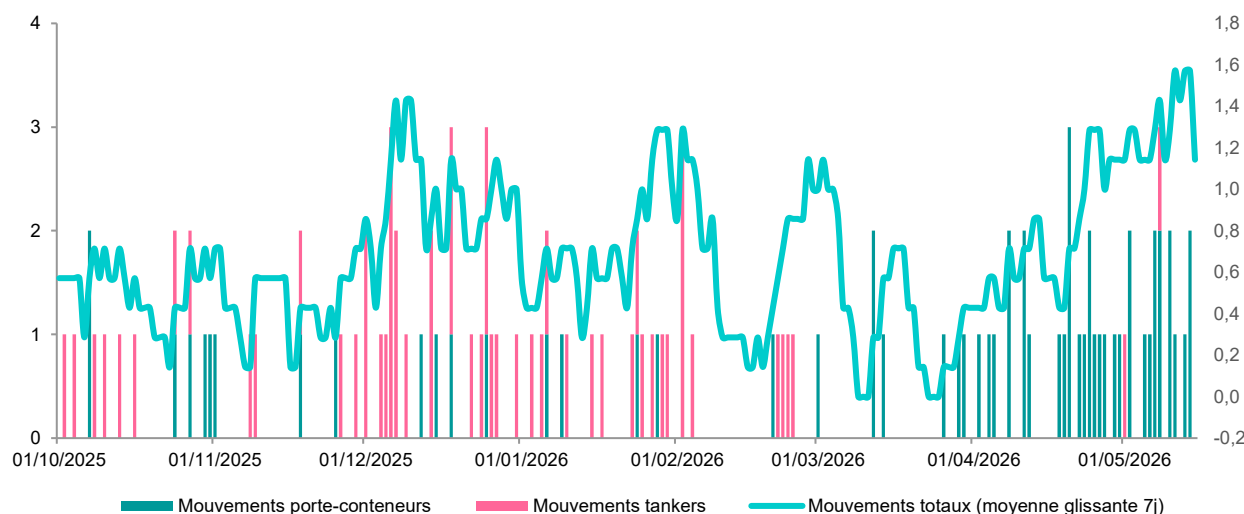
²⁶ The New Route Around Hormuz Involves a Massive Convoy of Trucks - WSJ, *The Wall Street Journal*, 13/05/2026

²⁷ Saudi Arabia's Sabc loads urea vessel at Yanbu: Update | Latest Market News, *www.argusmedia.com*, 19/05/2026

²⁸ Saudi Arabia inaugurates Yanbu Grain Terminal to boost food security, trade | *Arab News*, *Arab News*, 23/12/2024

²⁹ UAE's Fujairah and Khor Fakkan ports offer a trade lifeline as Iran blocks Hormuz, *Arab Weekly*, 05/07/2026

³⁰ Strait of Hormuz Closure Triggers 360% Surge in Ocean Freight Diversions, *project44*, 10/05/2026

Graphique 8 : évolution du trafic au port de Khor Fakkan

Source : IMF Portwatch, analyse GSA

2.2. La Méditerranée occidentale, nouvelle voie d'accès aux marchés du Golfe

La fermeture du détroit d'Ormuz a des répercussions jusqu'en Méditerranée, où une complexe chaîne logistique mêlant trafic routier et maritime est en train de se mettre en place pour assurer le trafic de marchandises depuis l'Europe et la Turquie jusqu'aux pays du Golfe, en passant par les ports du sud de la Turquie (Mersin, Iskenderun...), de Syrie, ou - au prix d'un passage du canal de Suez - les ports de la mer Rouge, comme Aqaba en Jordanie ou Jeddah en Arabie saoudite. Ces lignes peuvent même permettre de gagner l'intérieur du golfe Arabique (grâce à un chargement sur navires feeders à Dammam, Jebel Ali, etc.) et même l'océan Indien grâce aux ports de Khor Fakkan, Fujairah, ou Sohar.

Les leaders du transport maritime, Maersk³¹, CMA-CGM³² et MSC³³, ont tous annoncé de telles routes, et une myriade de petits opérateurs animent aussi cet axe naissant.

Cette route a permis à certaines entreprises de mener des opérations très médiatisés de ravitaillement des pays du Golfe depuis l'Europe (comme la chaîne de supermarchés émiratie Spinneys³⁴). Dans le sens inverse, **l'Irak exporte désormais du fioul lourd par camion-citerne jusqu'au port syrien de Baniyas**, où un premier tanker a été chargé mi-avril³⁵. Pour permettre un renforcement de ce flux, Bagdad et Damas ont accéléré la réouverture du poste-frontière de Rabia-Al-Yarubiyah, qui était fermé depuis 2014³⁶.

Ce nouveau trafic est particulièrement évident au **port syrien de Lattaquié, qui a vu, depuis le début de la guerre, son trafic augmenter de 55% par rapport à la période précédente, et même de 435% par rapport à la même période en 2025** (graphique 9). Si cette hausse d'activité est aussi en partie expliquée par la hausse de l'activité économique en Syrie, dans un contexte d'après-guerre (reconstruction, levée des sanctions), une partie des flux correspond bien à de nouvelles routes

³¹ Middle East Landbridge Solutions | Maersk, www.maersk.com, 18/03/2026

³² CMA CGM sets new Hormuz land bypass routes, *FreightWaves*, 18/03/2026

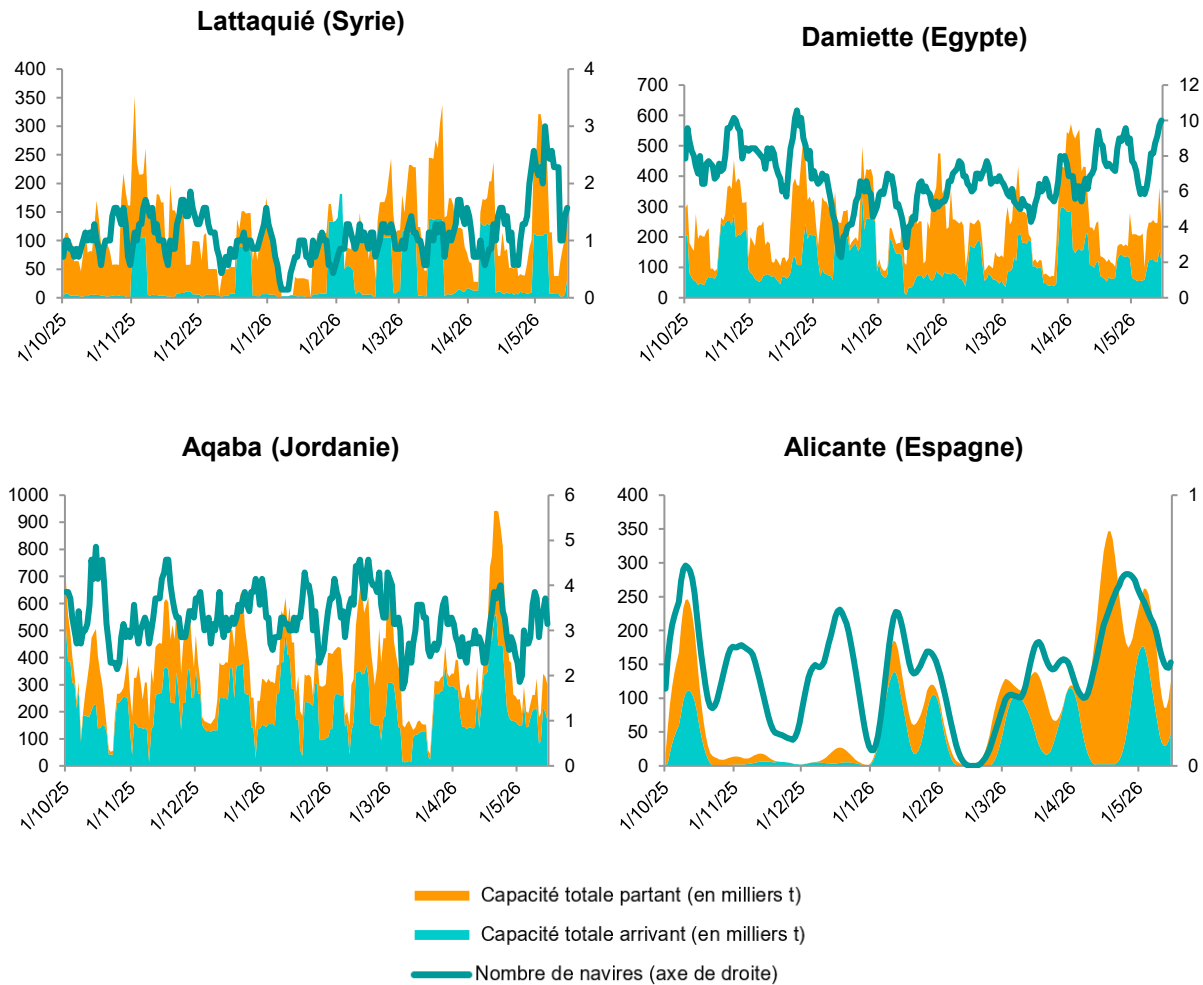
³³ Europe Red Sea Middle East Express, *MSC*, 02/05/2026

³⁴ UAE supermarkets get British crisps and porridge after 16-day continental trek, *The National*, 14/04/2026

³⁵ Syria begins loading Iraqi oil shipments for re-export, *L'Orient-Le Jour*, 15/04/2026

³⁶ Iraq reopens Rabia border crossing to boost fuel oil exports via Syria, *Reuters*, 20/04/2026

Graphique 9 : évolution du trafic dans certains ports de Méditerranée et de mer Rouge



Source : Données IMF Portwatch, analyse GSA

d'exportation complexes, mêlant transport routier et maritime et permettant de convoier, depuis l'Europe notamment, des containers³⁷ ou des véhicules³⁸ destinés aux pays du Golfe.

Cette hausse d'activité se répercute à d'autres ports méditerranéens, devenus des points de transbordement terre/mer de ces nouveaux flux. C'est notamment le cas de Marseille, qui a ainsi enregistré une forte hausse d'activité du trafic conteneurisé au premier trimestre, du fait de la hausse des transbordements liée au blocage du détroit d'Ormuz : le volume d'EVP (équivalent-vingt-pieds) a augmenté de 13% au premier trimestre, et même de 21% au mois de mars³⁹. Cette situation s'était déjà produite après les perturbations dans le détroit de Bab El Mandeb en 2024⁴⁰. Un phénomène similaire est à l'oeuvre à Alicante (Espagne), mais Trieste, Gioia Tauro, Barcelone ou Valencia peuvent aussi être sollicités, tout comme Damiette, en Egypte.

³⁷ Transit container arrives at Latakia from Aqaba, boosting Syria's regional trade route, *Syrian Arab News Agency (SANA)*, 05/04/2026

³⁸ Latakia Port launches first UAE-to-Europe vehicle transit shipment via Syria, *Syrian Arab News Agency (SANA)*, 28/04/2026

³⁹ Avec un trafic de conteneurs en pleine forme au premier trimestre, le port de Marseille-Fos doit veiller à rester fluide, *Le marin*, 29/04/2026

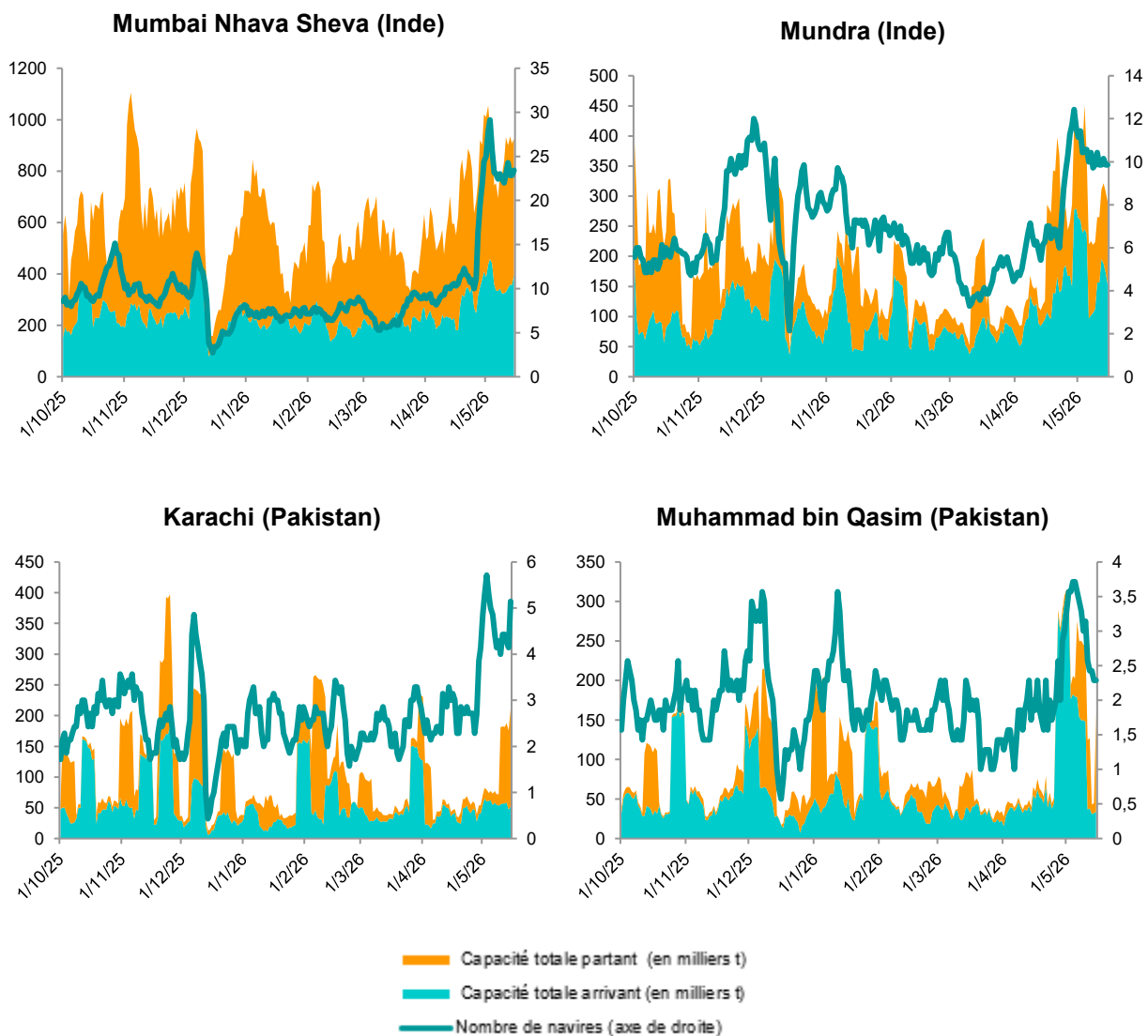
⁴⁰ Marseille Fos a clairement profité du déroutement des porte-conteneurs, *Le Journal de la Marine Marchande*, 29/01/2025

Mais **cette nouvelle route logistique se heurte à des limites importantes**. Au-delà des surcoûts engendrés par le transport terrestre et les transbordements nécessaires, elle est mieux adaptée aux biens conteneurisés ou en palette qu'au vrac sec, tel que les céréales, les minerais, etc. Le transport de liquides, notamment de produits pétroliers, est possible comme démontré par l'exemple irakien, mais limité à des volumes très restreints : plus de 4000 camions-citernes seraient nécessaires pour remplir un tanker de type Suezmax (environ 1 million de barils) et plus de 8000 pour un VLCC (2 millions de barils). **Au total, les volumes empruntant ces nouvelles routes sont très loin de compenser ceux qui transitaient auparavant par le détroit d'Ormuz.**

2.3. Au Pakistan et en Inde, de nouveaux hubs de transit de conteneurs émergent

La fermeture du détroit d'Ormuz a également provoqué des **records d'activité dans les ports du Pakistan et de la façade ouest de l'Inde, cet effet se faisant ressentir jusqu'au Sri Lanka**. Les grands ports de Mumbai Nhava Sheva et Mundra (Inde) et Karachi (Pakistan) ont enregistré les plus fortes hausses de

Graphique 10 : évolution du trafic dans certains ports de l'océan Indien



Source : Données IMF Portwatch, analyse GSA

fréquentation, mais les ports secondaires (Muhammad Bin Qasim au Pakistan, Pipavav ou Vizhinjam en Inde, Hambantota au Sri Lanka, etc.) sont également concernés (graphique 10).

Ce phénomène **correspondait initialement à la nécessité de décharger les porte-conteneurs destinés aux ports de l'intérieur du Golfe arabe. Les ports de l'océan Indien ont fait office de "refuge" pour ces marchandises, provenant en majeure partie de Chine et d'autres pays asiatiques. Plus de 100 000 EVP ont ainsi été déroutés vers les seuls ports indiens dans les deux premières semaines du conflit⁴¹; au Pakistan, le port de Karachi a traité plus de 8000 de conteneurs en 24 jours en mars 2026, soit davantage que durant toute l'année 2025⁴². A celui de Pipavav (Inde), la hausse du trafic de conteneurs a plus que compensé la chute d'activité due à la diminution des réceptions de cargaisons liquides et de vrac sec (engrais) importées jusque-là depuis les pays du Golfe⁴³.**

A mesure que la crise d'Ormuz se prolonge, ces ports se **transforment progressivement en plateformes de transbordement**, un mouvement renforcé par la nécessité de désengorger les zones de stockage de conteneurs. **Certains ports concernés tâchent désormais de profiter de cette nouvelle donne pour s'imposer durablement comme des plateformes de transbordement régionales, redistribuant les volumes déchargés à bord de grands porte-conteneurs sur des plus petits navires (dits *feeders*) desservant les ports de l'océan Indien, du golfe d'Oman, voire de l'Afrique - un rôle jusque-là largement dévolu à Jebel Ali et d'autres ports du golfe Arabe. A la mi-mars, le port de Karachi a diminué les frais s'appliquant aux navires transportant des biens destinés à être transbordés⁴⁴, et lancé un service de *feeders* vers les ports émiratis restant accessibles - initiative d'autant plus naturelle que l'opérateur du terminal à conteneurs de Karachi appartient au groupe émirati AD Ports⁴⁵. Le port de Mumbai a pour sa part annoncé fin mars un service connectant plusieurs ports de la côte ouest indienne à plusieurs destinations en mer Rouge : Djeddah et King Abdullah en Arabie saoudite, Sokhna en Egypte et Aqaba en Jordanie⁴⁶.**

3. Des adaptations qui ne compensent pas totalement le choc

3.1. Partout, une congestion portuaire en hausse

Pour les ports concernés, la hausse d'activité liée à la fermeture du détroit d'Ormuz n'est pas nécessairement une bonne nouvelle, puisqu'elle peut engendrer une **congestion portuaire** pénalisant, *in fine*, leur activité. Ainsi, de nombreuses zones de stockage de conteneurs ont été **rapidement saturées par des boîtes déchargées avant qu'une solution de réexpédition ait été trouvée**. Même lorsque la possibilité existe d'évacuer ces marchandises par voie terrestre, elle se heurte à un manque de camions et de conducteurs. Certains ports ont aussi été confrontés à une hausse de la demande en carburant maritime de la part de navires se ravitaillant habituellement dans le Golfe.

Ce phénomène d'engorgement touche évidemment les ports pays du Golfe situés sur le Golfe d'Oman ou la mer Rouge, mais aussi ceux d'Inde⁴⁷ et du Pakistan⁴⁸. De moins de 2 jours mi-avril, les temps d'attente au port étaient passés à plus de 5 jours fin mai à Djeddah et King Abdullah⁴⁹, et oscillent entre 5 et 20 jours à Dammam. De même, ils atteignent 5 à 6 jours à Karachi ou Mundra. Par ricochet, l'effet se répercute à de nombreux ports à travers le monde, contribuant à l'engorgement de l'ensemble du trafic. Sur le segment des porte-conteneurs, cette congestion portuaire « détruit » environ 5% de la capacité de transport mondiale, selon l'un des principaux opérateurs du secteur. Au total, cette réduction approcherait même 19%⁵⁰

⁴¹ Carriers seek to offload stranded Asia-Middle East containers at Indian ports, *Journal of Commerce*, 12/03/2026

⁴² Pakistan's ports emerge as transit hub after Iran war disrupts Gulf routes, *The Express Tribune*, 01/04/2026

⁴³ Pipavav Port sees up to 40% drop in liquid cargo amid West Asia tensions, *Hindu Business Line*, 29/05/2026

⁴⁴ Pakistan's Ports Capitalize on Gulf Shipping Disruptions, *Sourcing Journal*, 02/04/2026

⁴⁵ Karachi Port Launches New Feeder Shipping Service to UAE to Boost Maritime Connectivity, *Pak Banker*, 16/03/2026

⁴⁶ JNPA's Container Terminal, PSA Mumbai Welcomes Global Feeder Shipping's JJS Service, *Maritime Gateway*, 27/03/2026

⁴⁷ Indian ports face mounting strain as redirected cargo, *Kuehne & Nagel*, 20/05/2026

⁴⁸ From Karachi's Docks, Pakistan's Port Boom Looks Less Like An Opportunity And More Like A Missed, *The Friday Times*, 27/05/2026

⁴⁹ Real-Time Port Congestion, www.gocomet.com, consulté le 01/06/2025

⁵⁰ Hormuz crisis side effect: a sharp rise in container shipping rates, *Lloyd's List*, 29/05/2026

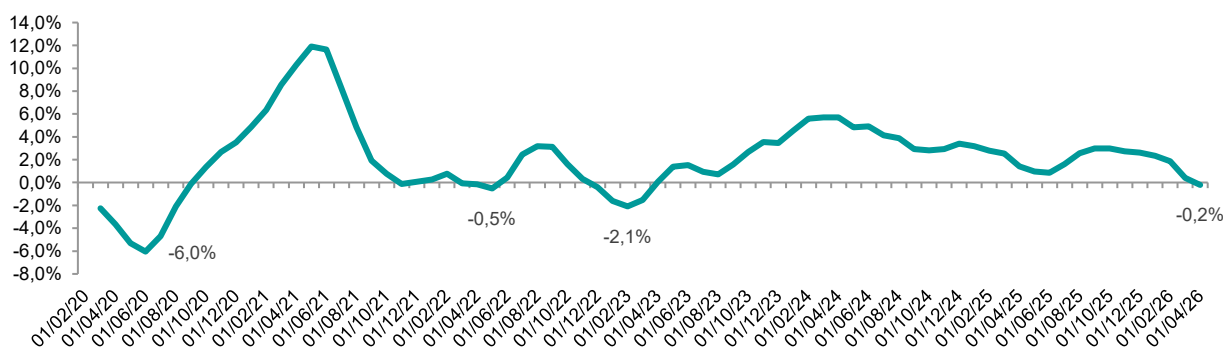
en prenant en compte d'autres facteurs, comme la réduction de la vitesse des navires ou l'allongement des routes.

Cette hausse du trafic a aussi un effet néfaste sur l'économie locale, puisqu'elle **pénalise l'activité des clients habituels de ces ports**⁵¹, confrontés au ralentissement de leurs opérations. Elle participe aussi au **renchérissement général du transport maritime** : les compagnies maritimes confrontées au rallongement des temps d'attente au port, facturent à leurs clients des "surestaries", des pénalités correspondant au temps d'immobilisation du navire et de son équipage. Celles-ci peuvent se chiffrer en centaines de milliers de dollars par jour et par navire concerné.

3.2. Les flux totaux restent inférieurs à ceux d'avant la crise

La réorganisation des flux consécutive à la fermeture du détroit d'Ormuz, décrite plus haut, n'a pas permis de compenser totalement sa fermeture. **Les volumes mondiaux transportés par voie maritime s'étaient ainsi contractés de 0,2% en avril 2026**. Cette chute reste très inférieure à celle observée au plus fort de la pandémie de Covid-19 (-6% en juin 2020) ou celle de février 2023 (-2,1%), laquelle s'expliquait par une conjonction de facteurs allant de la lenteur de la reprise post-pandémique en Chine, des effets de la guerre en Ukraine sur la demande en Europe, et les politiques de « friendshoring » accentuées provoquant un ralentissement des échanges entre les Etats-Unis et la Chine. Le ralentissement actuel est toutefois comparable à celui induit par le début de la guerre en Ukraine (-0,5% en mai 2022), et plus fort que celui provoqué par la multiplication des mesures tarifaires prises par les Etats-Unis à partir d'avril 2025 (graphique 11). La baisse est particulièrement marquée pour les tonnages transportés par tanker, en raison du rôle-clé des pays du Golfe dans la production d'hydrocarbures.

Graphique 11 : évolution du commerce (volume total), sur un an, moyenne mobile sur 3 mois, en %



Source : IMF Portwatch

3.3. Le prix du fret maritime en forte hausse

Paradoxalement, la baisse des volumes transportés ne signifie pas une moindre demande de la capacité de transport disponible : **le recours accru au cap de Bonne-Espérance et la réorganisation des routes commerciales tend à rallonger les temps de transport, d'autant que les transporteurs réduisent la vitesse de navigation pour limiter leur consommation en carburant, dont les prix ont fortement augmenté.**

Par ailleurs, une partie non-négligeable de la flotte commerciale mondiale reste immobilisée dans le golfe Arabique. Plus de 160 porte-pétroliers, représentant un volume combiné de 160 millions de barils, soit plus de 3% de la capacité totale mondiale, s'y trouvaient encore au 21 mai, selon Kpler⁵², même si près d'une

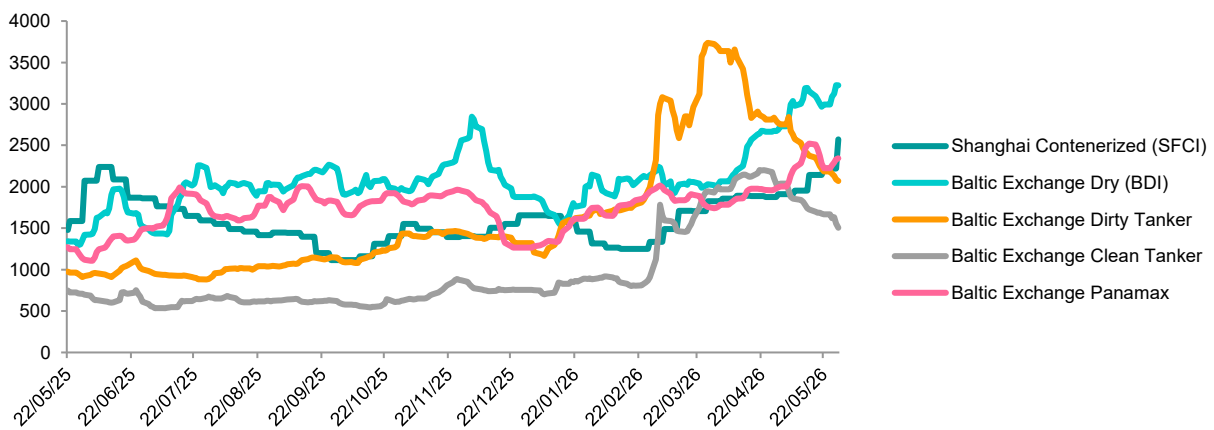
⁵¹ Logistics Logjam at J N Port Undermines Production Incentives in India, ETInfra, ETInfra.com, 26/05/2026

⁵² Over 160 oil tankers stuck in Gulf as Iran tightens grip on Hormuz - Nikkei Asia, Nikkei Asia, 20/05/2026

trentaine a pu franchir le détroit d'Ormuz dans le courant du mois⁵³. **L'impact a été encore plus important pour les porte-conteneurs : les navires empêchés de quitter le golfe Arabe représentaient initialement près de 10% de la capacité totale mondiale⁵⁴.** 42 des 53 grands porte-conteneurs identifiés par Kpler dans le golfe Arabe la s'y trouvaient toujours courant mai ; deux autres avaient été saisis par les autorités iraniennes, et un touché par une attaque⁵⁵. **Cette immobilisation touche aussi les membres d'équipage** : environ 20 000 marins restaient, mi-mai, bloqués à bord de ces navires, selon la Fédération internationale des ouvriers du transport⁵⁶, dans des conditions souvent très difficiles.

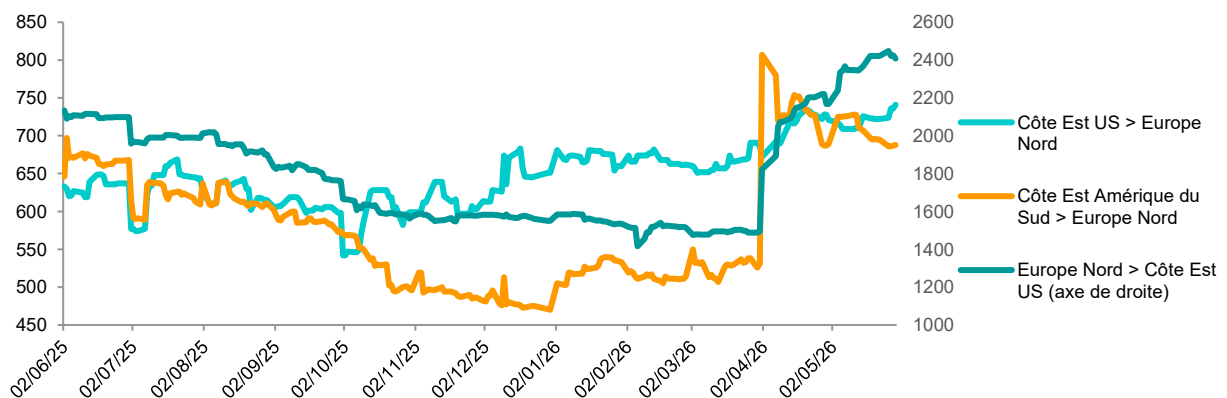
Ces tensions ont provoqué une forte hausse du coût du fret maritime, illustré par la hausse de tous les indices publiés par la bourse du fret Baltic Exchange (graphique 12). Notons que **cet effet se retrouve même sur des routes a priori non directement concernées par la crise**, comme le transport transatlantique de conteneurs entre l'Europe et la côte Est des Etats-Unis, ou encore entre l'Europe et l'Amérique du Sud (graphique 13). Cette hausse s'explique par la moindre disponibilité des capacités totales, sa réallocation vers des routes plus longues, ainsi que par la hausse des coûts en carburant.

Graphique 12 : principaux indices de tarif de fret maritime



Source : Baltic Exchange via Datastream

Graphique 13 : tarif moyen de certaines lignes transatlantiques (USD/conteneur 40 pieds)



Source : Xeneta

⁵³ [Iran War: A Quarter of Large Oil Tankers Trapped by Conflict Have Escaped - Bloomberg](#), *Bloomberg.com*, 29/05/2026

⁵⁴ [About 10% of global container fleet caught in Hormuz backup, shipping CEO says](#), *Reuters*, 02/03/2026

⁵⁵ [Two months in: What container data tells us about the Hormuz crisis](#), *Kpler*, 07/05/2026

⁵⁶ [The system is broken, we have had enough](#), *ITF Global*, 14/05/2026

4. Une réouverture d'Ormuz ne signifierait pas un retour immédiat à la normale

4.1. Même en cas d'accord, le risque demeurera à Ormuz et Bab El Mandeb

L'issue des discussions entre les Etats-Unis et l'Iran pour aboutir à un règlement durable reste très incertaine : celles-ci ne tournent pas seulement autour du statut du détroit d'Ormuz, mais aussi d'autres points de désaccord, tels que le déblocage des avoirs de l'Iran gelés à l'étranger, l'éventuel dédommagement du pays pour les destructions subies durant la guerre et, bien sûr, l'avenir du programme nucléaire iranien. Dans ce contexte, **la capacité de l'Iran à fermer le détroit d'Ormuz, qu'il a démontrée malgré l'intensité des bombardements qu'il a subis, s'avère être une arme politico-diplomatique redoutable**. L'administration Trump pourrait donc se résigner à céder à son adversaire un certain degré de contrôle sur le détroit, en échange, par exemple, de concessions sur le nucléaire.

Au-delà de ces négociations, **l'Iran cherche désormais à installer cet avantage dans la durée, et même à en tirer un bénéfice financier. C'est l'objectif de la création, le 5 mai, de la Persian Gulf Strait Authority, chargée de collecter un droit de passage pour chaque navire transitant par le détroit**, au nom de « services de navigation » et de sécurité. **L'Iran se fonde sur sa propre interprétation de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer** (qu'il a signée mais jamais ratifiée, et dont il conteste certaines dispositions) : celle-ci garantit un « droit de passage en transit » à tous les navires dans les détroits servant à la navigation internationale, y compris lorsqu'ils sont constitués d'eaux territoriales (ce qui est le cas du détroit d'Ormuz, partagé, en son point le plus étroit, par l'Iran et Oman) et interdit d'imposer un droit de transit ou autre mécanisme de « péage ». Mais son article 26 prévoit que les Etats riverains, participant à la sécurité de la navigation, puissent facturer certains services rendus aux navires⁵⁷, clause sur laquelle l'Iran fonde ses prétentions.

Cette interprétation est contestée par tous les autres pays riverains du Golfe, et la majorité des pays du monde ; elle pourrait toutefois s'imposer malgré tout dans le cadre d'un accord visant à rétablir la navigation. Certains armateurs soulignent qu'un droit de passage de 100 000 à 200 000 USD reste préférable à la fermeture du détroit ou aux surcoûts liés aux risques sécuritaires⁵⁸. Certains auraient d'ores et déjà payé un droit de passage à l'Iran pour permettre à leurs navires de quitter le golfe Arabe⁵⁹. Cette issue pénaliserait principalement les Etats du Golfe qui, selon certaines modélisations, devraient absorber plus de 80% du surcoût engendré par une telle « taxe » sur leurs exportations pétrolières⁶⁰. Toutefois, **les Etats-Unis ont d'ores et déjà placé la Persian Gulf Strait Authority sous sanction, engendrant un risque juridique élevé pour les armateurs qui se plieraient aux exigences de l'Iran**.

L'incertitude plane aussi sur le détroit de Bab El Mandeb, où le mouvement rebelle yéménite Houthi a menacé à plusieurs reprises, durant le conflit, de s'en prendre à la navigation commerciale. Or **cet allié de l'Iran a lui aussi démontré une grande capacité de résilience face aux interventions militaires extérieures**. La campagne de bombardements menée par les Etats-Unis et la Grande-Bretagne (opération *Rough Rider*), entre mars et mai 2025, s'est soldée par un simple cessez-le-feu, et ne semble pas avoir durablement entamé la capacité de nuisance du mouvement armé. Auparavant, celui-ci avait déjà résisté à l'opération terrestre et aérienne menée, à partir de 2015, par une coalition menée par l'Arabie saoudite et les Emirats arabes unis.

4.2. Les Etats du Golfe investissent dans les infrastructures de contournement

Ces incertitudes poussent les Etats du Golfe à investir dans des infrastructures permettant de contourner durablement le détroit d'Ormuz, notamment via la mer Rouge et l'océan Indien.

⁵⁷ [United Nations Convention on the Law of the Sea, United Nations, 10/12/1982](#)

⁵⁸ [Greek shipping tycoon Evangelos Marinakis ready to pay Strait of Hormuz transit fees, www.ft.com, 02/06/2026](#)

⁵⁹ [Tehran's 'toll booth' system is now controlling Hormuz traffic, Lloyd's List, 25/03/2026](#)

⁶⁰ [Could a Hormuz toll solve the oil crisis and who pays?, Bruegel, 08/04/2026](#)

4.2.1 De nouveaux projets d'oléoducs

La crise a ainsi poussé l'opérateur émirati ADNOC à accélérer les travaux de construction d'un **second oléoduc ouest-est**, dont la construction avait été lancée en 2023, et qui doit désormais être achevé en 2027. Cette nouvelle infrastructure lui permettra de **doubler les volumes pouvant être exportés par Fujairah** (sur le golfe d'Oman), soit plus de 3,6 millions de barils / jour au total⁶¹. **Les Emirats arabes unis pourront alors évacuer, par ce biais, davantage que ses exportations actuelles, qui atteignent un peu moins de 3 millions de barils/jour fin 2025**. Le pays envisage également un troisième oléoduc vers Fujairah, réservé cette fois aux produits raffinés⁶².

De son côté, **l'Irak cherche à doper la capacité de l'oléoduc Kirkuk-Ceyhan, lui permettant d'exporter du brut vers la Turquie**, dont la capacité passerait de 250 000 à plus de 700 000 barils par jour. Cette liaison avait été rétablie en urgence en mars 2026, après quatre années d'interruption provoquée par des désaccords avec les autorités de la province autonome du Kurdistan irakien. A plus long terme, **l'Irak envisage la construction d'oléoducs vers Baniyas (Syrie) et Aqaba (Jordanie)** qui lui permettraient d'évacuer sa production par la Méditerranée et la mer Rouge, respectivement. Les travaux du tronçon irakien commun à ces deux projets (Bassora - Haditha), d'une capacité de 2,5 millions de barils par jour, ont été officiellement lancés le 1^{er} mai⁶³.

Le Qatar, dont la quasi-totalité du gaz est exportée via le détroit d'Ormuz, n'a pour l'heure annoncé aucun projet d'infrastructure de contournement. Mais la crise remet au premier plan deux projets envisagés depuis plusieurs décennies : un gazoduc vers la Turquie (via l'Arabie saoudite, la Jordanie et la Syrie) et un autre vers l'Egypte (via l'Arabie saoudite et le golfe d'Aqaba)⁶⁴. Une extension du projet gazier *Dolphin*, qui permet depuis 2007 l'exportation de gaz qatari vers les Emirats arabes unis et Oman, pourrait aussi permettre d'exporter du gaz naturel liquéfié grâce à des terminaux de liquéfaction situés sur la côte orientale de ces deux pays.

4.2.2 Une ligne ferroviaire régionale, avant un raccordement jusqu'à l'Europe

Les Etats du Golfe multiplient également les investissements dans les **infrastructures ferroviaires**, une infrastructure longtemps négligée dans la région. Le principal projet est la « **Ligne du Golfe** » devant **raccorder toutes les principales villes situées sur le golfe Arabique** (de Koweït à Abu Dhabi) **aux ports situés à l'extérieur du détroit d'Ormuz** : Fujairah, Sohar, Mascate, Duqm et Salalah. Evoqué depuis plus de deux décennies, et plusieurs fois reporté en raison de désaccords entre les Etats-membres du Conseil de coopération du Golfe (CCG), sa mise en œuvre a débuté par tronçons, en particulier la liaison Oman-Emirats arabes unis (Hafeet Rail, en cours de construction⁶⁵). Bien qu'aucune liaison internationale ne soit encore effective, **la GCC Railway Authority, créée en 2021, assure que le projet sera achevé en 2030⁶⁶, permettant de transporter 200 millions de tonnes de fret par an, et 271 millions de tonnes par an à l'horizon 2045** – des volumes à comparer aux 385 millions de tonnes de fret solide ayant transité par le détroit d'Ormuz en 2025.

La crise pousse aussi les Etats du Golfe à chercher des moyens de **raccorder leurs réseaux ferroviaires aux ports de mer Rouge et de Méditerranée**. L'Arabie saoudite a ainsi attribué, mi-avril, le contrat de conception du **Saudi Landbridge**, chemin de fer reliant les côtes Est et Ouest du royaume. Ce projet à 7 milliards USD, évoqué depuis de nombreuses années, atteindra 50 millions de tonnes de fret par an⁶⁷. L'Arabie saoudite cherche également à prolonger son chemin de fer s'arrêtant aujourd'hui à Al Haditha, à la frontière

⁶¹ [UAE's new oil pipeline push to double export capacity bypassing Hormuz](#), *Reuters*, 15/05/2026

⁶² [UAE Weighs New Pipeline to Bypass Strait of Hormuz for Refined Fuels](#), *Bloomberg.com*, 02/06/2026

⁶³ [Iraq starts work on Basra-Haditha oil pipeline, state news agency says](#), *Reuters*, 01/05/2026

⁶⁴ [Need for Gas Export Pipelines Bypassing Hormuz: Projects and Challenges](#), *Gulf Research Center*, 13/04/2026

⁶⁵ [Hafeet Rail announces 40% completion of Oman-UAE railway connection project](#), *Abu Dhabi Media Office*, 21/04/2026

⁶⁶ [50% of Gulf Railway project complete](#), *Gulf News*, 11/05/2026

⁶⁷ [Spain's Sener wins lead design role on Saudi Arabia's \\$7bn Landbridge rail project](#), *www.zawya.com*, 16/04/2026

jordanienne, vers Aqaba et les ports méditerranéens de Syrie⁶⁸ ; aucun investissement n'a toutefois été annoncé à ce stade.

Un projet encore plus ambitieux consiste à **raccorder les réseaux ferroviaires du CCG (intégrés au sein de la Ligne du Golfe) avec la Turquie et, au-delà, l'Europe**. Schématiquement, cette ligne reprendrait le parcours de l'ancienne ligne du Hejaz, construite par l'Empire ottoman entre Damas à Médine, et exploitée jusqu'en 1918.

Techniquement, rien ne s'oppose à un tel projet : les voies ferrées du Golfe, de Turquie et d'Europe ont le même écartement et emploient des systèmes de signalisation au standard ETCS (European Train Control System). L'obstacle a longtemps été d'ordre géopolitique et sécuritaire : plusieurs centaines de km de voies nouvelles devraient être construites en Jordanie, mais aussi et surtout en Syrie, en proie à la guerre civile depuis 2012. La chute du régime de Bachar Al-Assad et la relative stabilisation du pays permettent à nouveau d'envisager ce projet. **La Turquie, la Jordanie et la Syrie ont signé un mémorandum d'entente en avril⁶⁹, et l'Arabie saoudite soutient également le projet**, avec notamment le financement des études préliminaires, qui doivent être achevées avant la fin 2026⁷⁰.

Enfin, **l'Irak cherche lui aussi à raccorder son réseau ferroviaire à la Turquie et à l'Europe** dans le cadre de son projet-phare, la « Route du développement », lancé en 2023. Celui-ci prévoit la modernisation de plus de 1000 km de chemin de fer et la construction d'environ 200 km de voies nouvelles (notamment entre Mossoul et la frontière turque)⁷¹ et permettrait de transporter des conteneurs depuis l'Europe jusqu'au port d'Al Faw, en cours de construction sur le golfe Arabique, pour être distribués par bateau dans toute la région. Si la fermeture du détroit d'Ormuz a relancé l'intérêt pour le projet, de grandes incertitudes continuent de peser sur sa concrétisation⁷².

4.3. Déjà renforcé par la guerre en Ukraine, le Middle Corridor en forte croissance

Au-delà du Moyen-Orient, la crise entraîne également la croissance des volumes transportés sur des voies logistiques pensées comme des alternatives au transport maritime. C'est le cas notamment du **Middle Corridor, axe ferroviaire de 4300 km reliant la Chine à l'Europe à travers l'Azerbaïdjan, la Georgie, le Kazakhstan et la Turquie**. L'opérateur ferroviaire kazakh KTZ, qui exploite le plus long tronçon (hors Chine) signale une forte hausse des volumes sur cet axe⁷³, avec 173 trains au seul premier trimestre, contre 400 pour toute l'année 2025⁷⁴. L'opérateur estime que ce volume pourrait encore croître de 67% l'an prochain, et a lancé de lourds investissements d'infrastructure pour y faire face. 4,5 millions de tonnes de fret ont transité sur le Middle Corridor en 2025, contre 800 000 tonnes sept ans plus tôt⁷⁵, croissance expliquée par la guerre en Ukraine, qui a poussé certains affréteurs européens à éviter la voie historique du Northern Corridor, empruntant le réseau ferroviaire russe.

Malgré sa forte progression, l'importance du Middle Corridor doit être relativisée : les 77 000 conteneurs, 2,5 millions de tonnes de vrac sec et 1,7 millions de tonnes de produits pétroliers l'ayant emprunté sur l'ensemble de l'année 2025, représentent, respectivement, l'équivalent de 3 à 5 navires porte-conteneurs de grande taille, 17 navires de vrac sec type Aframax, et 6 navires-citernes VLCC, soit approximativement l'équivalent... d'une journée de trafic dans le détroit d'Ormuz avant sa fermeture.

⁶⁸ Jordan, Saudi Arabia to study cross-border railway with Syria connection, *www.zawya.com*, 20/04/2026

⁶⁹ Türkiye, Jordan, and Syria aim to revive rail links, *Railway PRO*, 10/04/2026

⁷⁰ Saudi minister says railway link study with Turkey via Jordan, Syria to be completed soon, *Al Arabiya English*, 22/04/2026

⁷¹ Iraq Railways Extension and Modernization Project, *World Bank*, 18/03/2025

⁷² Le mégaprojet de «Route du développement», *Ambassade de France en Irak, service économique de Bagdad*, 12/02/2025

⁷³ Iran War Boosts \$10 Billion Kazakh Rail Plan Linking EU to China - Bloomberg, *Bloomberg.com*, 26/05/2026

⁷⁴ Cargo transit time along Trans-Caspian International Transport Route halved - AZERTAC, 09/02/2026

⁷⁵ From Astana to Turkistan: Decoding Erdoğan's Middle Corridor Vision - Politics Today, *Politics Today*, 03/06/2026