

Annexe : Les détroits internationaux

État des lieux comparatif : trafic, péages et restrictions de passage - Mai 2026

Légende — Situation : ● CRISE ⚠ TENSION / INSTABLE ● PÉAGE EFFECTIF / PARTICULARITÉ JURIDIQUE ✔ STABLE

Détroit	États riverains	Trafic annuel	Péage / Redevance	Restrictions de passage	Situation — Mai 2026
Détroit d'Ormuz	Iran Oman	~ 17 000 (191 en avril 2026)	● Péage unilatéral iranien illégal : >1 M\$ par navire depuis mars 2026. Sanctions US (OFAC) contre tout payeur.	Passage quasi-bloqué depuis mars 2026. Mines ? IRGC escorte ou attaque les navires. Alerte MARAD niveau 4.	CRISE MAJEURE. 20-25 % du pétrole mondial bloqué. Contre-blocus naval américain. Enjeu central de cet article.
Bab-el-Mandeb	Yémen Djibouti Érythrée	~20 000 (forte baisse 2024-26)	Aucun péage. Surcoût assurantiel majeur (+300 % primes guerre).	Attaques Houthis en suspension conditionnelle (cessez-le-feu Gaza). Menace de blocus total en solidarité avec l'Iran. Alerte MARAD niveau modéré.	INSTABLE. MSC et CMA CGM détournent par le cap de Bonne-Espérance (+14 jours). Double pression avec Ormuz : 40 % du commerce pétrolier mondial potentiellement coupé.
Détroit de Malacca	Malaisie Indonésie Singapour	~102 500 (2025)	Aucun péage. Idée soulevée par l'Indonésie en avr. 2026, aussitôt démentie par Jakarta et Singapour.	Dispositif de séparation du trafic IMO obligatoire. Pilotage recommandé. Tirant d'eau max 25 m (trop étroit pour VLCC).	STABLE. Sujet du péage remis à l'agenda par la crise d'Ormuz. 22 % du commerce maritime mondial. Débat politique interne à l'ASEAN.
Bosphore & Dardanelles	Turquie	~45 000	Redevances techniques limitées au pilotage et aux services portuaires. Pas de péage commercial (Convention de Montreux 1936).	Navires de guerre : restrictions fortes (tonnage, durée, pavillon). Navires marchands : libre passage de jour. Pilotage obligatoire à Istanbul. Tirant d'eau max 17,5 m.	STABLE mais sous tension. Fermeture aux navires de guerre russes depuis 2022 (Ukraine). Projet turc de Canal Istanbul (concurrent potentiel, payant).
Pas-de-Calais (Dover Strait)	France Royaume-Uni	~120 000 (le détroit le plus fréquenté)	Aucun péage. Coûts de pilotage volontaire.	Dispositif de séparation du trafic parmi les plus stricts au monde (CROSS Gris-Nez / MCA Dover). Surveillance radar continue. Largeur min. 28 km.	STABLE. Le détroit le plus fréquenté de la planète. Enjeux migratoires (Manche) sans impact sur le trafic commercial. Post-Brexit sans changement de régime maritime.
Détroit de Gibraltar	Espagne Maroc	~100 000	Aucun péage. Services portuaires à Algésiras et Tanger Med.	Dispositif de séparation du trafic. Pilotage recommandé (Courants et brouillards) Largeur min. 14 km.	STABLE. Enjeux migratoires sans restriction commerciale. Contentieux Espagne-RU (Gibraltar) sans impact opérationnel.

Détroit	États riverains	Trafic annuel	Péage / Redevance	Restrictions de passage	Situation — Mai 2026
Détroit de Taïwan	Chine (RPC) Taïwan	Plusieurs milliers (transit + ports)	Aucun péage. Chine conteste le statut de détroit international.	Pas de restrictions commerciales formelles. Exercices militaires PLA réguliers (Justice Mission en 2025). Chine conteste les FONOPS US/UE.	TENSION GÉOPOLITIQUE. Pékin observe les leçons d'Ormuz pour un éventuel blocus de Taïwan. Trafic commercial non perturbé à ce stade. Risque systémique majeur.
Route maritime du Nord (NSR)	Russie (Arctique)	~35 Mt/an (Forte croissance)	Redevances brise-glace: 3 à 700 K\$ /navire selon taille et saison. Permis de navigation payant.	Permis obligatoire (4 mois à l'avance). Pilotage russe obligatoire. Escorte de brise-glace imposée. Ouverture saisonnière (juil.-nov.)	OPÉRATIONNEL. Seule route internationale avec péage. Moscou revendique la souveraineté sur eaux intérieures arctiques. Développement accéléré avec la Chine.
Passage du Nord-Ouest	Canada (Arctique) [contesté par USA]	~18 navires (en hausse)	Aucun péage officiel. Ottawa revendique eaux intérieures. Washington refuse ce statut.	Canada exige un permis de navigation. Assistance des Gardes-côtes. Glaces variables. Infra limitée. Ouverture saisonnière.	CONTENTIEUX JURIDIQUE. Le Canada affirme sa souveraineté (eaux intérieures) ; les USA y voient un détroit international. Enjeu stratégique croissant
Détroit de Magellan	Chili	~3 000/an	Aucun péage. Pilotage obligatoire (tarif : variable selon taille navire).	Pilotage obligatoire pour navires >150 m. Réglementation chilienne stricte. Alternative au cap Horn. Eaux territoriales chiliennes.	STABLE. Sous pleine souveraineté chilienne sans péage de transit. Précédent intéressant : le pilotage obligatoire constitue une redevance de service déguisée.
Détroit de Lombok	Indonésie	~25 000/an	Aucun péage.	Aucune restriction formelle. Accessible aux VLCC = alternative privilégiée à Malacca	STABLE. En croissance du fait des détournements liés à Ormuz et Bab-el-Mandeb. Pas de débat interne sur un péage.
Détroit de la Sonde	Indonésie	~20 000/an	Aucun péage.	Aucune restriction formelle. Profondeur plus limitée que Lombok. Alternative à Malacca pour navires de taille moyenne.	STABLE. Fréquentation en hausse modérée. Pas de tensions particulières.
Détroit de Corée (Tsushima)	Corée du Sud Japon	Trafic vers les ports japonais et coréens	Aucun péage.	Aucune restriction commerciale formelle. Zone de tension latente liée aux activités de la RPDC.	STABLE pour le commerce. Tensions sécuritaires (missiles nord-coréens). Pas d'impact opérationnel sur le trafic civil.
Øresund / Sund	Danemark Suède	~35 000	Aucun péage. Redevances portuaires normales.	Tirant d'eau max 8 m (limitant). Dispositif de séparation du trafic. Pont de l'Øresund à proximité.	STABLE. Cas fondateur : le seul détroit ayant connu un péage (1429-1857) avant abolition négociée.
Détroit de Sicile	Italie Tunisie	Trafic Méditerranée significatif	Aucun péage.	Aucune restriction commerciale. Enjeux migratoires intenses.	STABLE commercialement. Pression migratoire sans impact sur le trafic de fret. Surveillance navale UE (opération IRINI).
Détroit du Danemark	Danemark Groenland Islande	Faible trafic commercial ; stratégique	Aucun péage.	Conditions arctiques. Glaces saisonnières. Faibles infrastructures.	REGAIN D'INTÉRÊT STRATÉGIQUE. Surveillance des sous-marins russes (OTAN). Déclarations américaines sur le Groenland en 2025 ont ravivé l'attention sur cette zone.

Détroit	États riverains	Trafic annuel	Péage / Redevance	Restrictions de passage	Situation — Mai 2026
Passage de Drake	Chili Argentine	~5 000	Aucun péage.	Conditions météorologiques très sévères. Alternative au détroit de Magellan pour grands navires. Eaux internationales.	STABLE. Le détroit le plus large (800 km) et le plus austral. Pas d'enjeu politique direct. Potentiellement affecté par l'ouverture du passage du Nord-Ouest.

Note : Le régime de droit commun (UNCLOS 1982, art. 37-44) interdit tout péage sur les détroits servant au passage international. Seules la Route maritime du Nord (Russie) et les détroits turcs (Convention de Montreux, 1936) font l'objet de régimes dérogatoires reconnus. Le péage iranien sur le détroit d'Ormuz depuis mars 2026 est illégal au regard de l'UNCLOS.

Un seul péage effectif et légalement établi dans le monde : la Route maritime du Nord russe, avec des escortes de brise-glace obligatoires de 300 000 à 700 000 \$ par navire — preuve que la chose est techniquement et juridiquement faisable.

L'effet de contagion de la crise d'Ormuz : le détroit de Malacca a failli suivre (l'Indonésie a brièvement envisagé un péage en avril 2026 avant de faire marche arrière) ; Taïwan observe la situation de près pour en tirer des leçons stratégiques.

Le cas de l'Øresund : le seul grand détroit à avoir connu un péage historique (Sound Dues, 1429-1857), dont l'abolition fut négociée — et indemnisée. Un précédent qui illustre que la question n'est pas de savoir si un péage est possible, mais à quelles conditions la communauté internationale l'accepte.

★ Canaux artificiels — à titre comparatif (régime de péage établi, hors UNCLOS détroits naturels)					
Canal de Suez ★	Égypte	~19 000 Baisse 11 000 en 2024-25, cause Houthis	400 à 700 000 \$ /navire. Recettes ACS : 9,4 Md\$ en 2023 ; ~4 Md\$ estimés en 2024-25 (- 60 %).	Passage en convois (ACS). Largeur max 77,5 m. Tirant d'eau max 20,1 m. Autorité du Canal de Suez (ACS). Pas de droit de refus commercial.	RECETTES EN CHUTE LIBRE. La crise Houthis/Bab-el-Mandeb a détourné ~50 % du trafic vers le cap de Bonne-Espérance. Pression économique directe sur l'Égypte.
Canal de Panama ★	Panama	~14 000	150 000 à 1 000 000 \$ /navire. Tarification unité PC/UMS Recettes: 4,3 Md\$ /an.	Largeur max 55 m (Neopanamax). Tirant d'eau max 15,24 m. File d'attente parfois > 10 jours.	STABLE. Bénéficie du détournement lié à la crise d'Ormuz (hausse des VLCC via cap Horn). Modèle de gouvernance et de tarification le plus mature au monde.

Suez et Panama montrent que les péages ne tuent pas le trafic. Il faut toutefois noter que l'un comme l'autre permet de raccourcir considérablement certains trajets maritimes.

La chute de 60% des recettes de **Suez** du fait des Houthis illustre à quel point la sécurité d'un passage dépend de l'État qui le borde, et combien cela coûte quand ce dernier l'interdit.