

The geopolitics of maritime straits: from vulnerability to strategies for securing global trade flows


Fouad Akki ¹; Mahmoud El Hassouni ²


¹PhD student researcher in Public Law and Political Sciences, Faculty of Social, Economic, and Judiciary Sciences-Agdal. Mohammed V University-Rabat; Public Law and Political Sciences Research Laboratory

² HDR professor & Head of EGDI Research Team; MFMDI Laboratory – SUP MTI - Rabat-

Email 1: fouadakki94@gmail.com

Email 2: lasolution.mah@gmail.com

 1: 0009-0003-7661-9336

 2: 0009-0007-9590-3075

Received	Accepted	Published
08/06/2026	15/06/2026	30/06/2026

DOI: <https://doi.org/10.63939/JSMS.2026-Vol8.N31.115-129>

Fouad Akki ; Mahmoud El Hassouni. (2026). *The geopolitics of maritime straits: from vulnerability to strategies for securing global trade flows*. *Journal of Strategic and Military Studies*, volume 8 (issue31), pp 115 – 129.

Abstract

Today more than ever, in a world of geopolitical upheaval characterised by the resurgence of excessive force in international relations, maritime straits lie at the heart of global conflict dynamics. As indispensable hubs in the connectivity of the world system's maritime trade flows, they are de facto strategic chokepoints that are the subject of rivalry and tension between major powers. Viewed from this specific angle, ensuring their security becomes a priority for the freedom of maritime navigation and the stability of the economic and energy order of the world's economies. It is from this perspective that this article sets out to examine maritime straits as vital pivot points where rivalries for power over maritime spaces converge. At the same time, it highlights the various strategies employed by multiple actors to ensure their security and control. These operational methods are very often far from complying with the normative framework and principles of good international maritime governance, despite these being clearly set out in the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). Fundamentally, through an interpretative geopolitical approach, this analysis aims to highlight the emergence of new international power dynamics, coupled with new hybrid threats, which are undermining the security instruments that have prevailed until now. Maritime straits are thus moving beyond their role as transit chokepoints to become major theatres of conflict capable of reshaping regional and continental balances of power.

Keywords: Maritime straits; security; trade flows; power; UNCLOS.

© 2026, Akki & El Hassouni licensee Democratic Arab Center. This article is published under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0), which permits non-commercial use of the material, appropriate credit, and indication if changes in the material were made. You can copy and redistribute the material in any medium or format as well as remix, transform, and build upon the material, provided the original work is properly cited.

I. Introduction

Définis géographiquement comme étant des espaces navigables très étroits reliant naturellement deux mers ou océans, les détroits maritimes se place à l'heure actuelle au centre de la conflictualité géopolitique mondiale. Leur centralité dans la circulation des échanges commerciaux et énergétiques à l'échelle planétaire en font des pivot critiques dont le contrôle et la sécurisation s'avèrent stratégiquement indispensable pour la quête à la puissance (Alfred Mahan, 2001). Au niveau juridique, la Convention de Montego Bay⁴⁰ sur le droit de la mer , les qualifie de passages de navigation internationale soumis au régime particulier du droit de transit sans entraves injustifiées.⁴¹ Néanmoins la question épineuse de la conciliation entre la primauté du principe de la souveraineté des Etats et celui du libre passage reste posée avec acuité. Cela étant précisé, il reste de mise que les détroits maritimes demeurent vulnérables à plus d'un titre aux aléas géopolitiques conflictuels des nations, comme aux menaces terroristes et de la piraterie maritime. Autant de fléaux qui sévissent dans des bassins marins mondiaux (Golfe d'Aden, Golfe de Guinée et en Indopacifique).

Concrètement en cas de crise majeure dans un ou plusieurs détroits, cela se traduit par une perturbation, voire une rupture totale ou partielle des chaînes d'approvisionnements globaux notamment énergétiques (Gil Mihaely, 2024). Les impacts sont alors lourds sur les économies mondiales en termes de stabilité sur les marchés. Les cas des nœuds de Bab el-Mandeb et d'Ormuz⁴² en sont des exemples qui montrent cette relation binaire entre vulnérabilité et besoin impérieux de sécurisation des détroits en tant que verrous stratégiques commandant les routes maritimes internationales. Partant de là, la géopolitique de ces points nodaux; met en lumière toutes les rivalités d'antagonismes latents ou visibles entre puissances maritimes. Des oppositions qui entraînent par voie de ricochet des logiques génératrices de blocage et de rupture d'équilibres internationaux (Frédéric Lasserre & Pauline Pic, 2025). C'est cette dynamique de confrontations qui explique largement les déploiements navals de plus en plus observés, ainsi que la construction des bases militaires aux environs immédiats des détroits maritimes à travers tous les espaces marins mondiaux. Le « collier de perles » chinois⁴³ dans l'Indopacifique et les points d'appuis planétaires étasuniens, s'inscrivent pleinement dans cette logique de domination et au leadership maritime.

⁴⁰ La Convention de Montego Bay ou la CNUDM, en référence à la ville Jamaïcaine du même nom où a été signée la Convention en 1982.

⁴¹ C'est la **Partie III** : Articles 34 à 45 (Détroits servant à la navigation internationale) de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer.

⁴² - Bab el-Mandeb est un détroit connectant la mer Rouge au golfe d'Aden. Il est incontournable pour la route maritime reliant l'Europe à l'Asie via le canal de Suez.

- Le détroit d'Ormuz est un passage maritime stratégique connectant le golfe arabo-persique au golfe d'Oman.

⁴³ Le « collier de perles » désigne la stratégie chinoise visant à sécuriser ses approvisionnements énergétiques par le biais d'un réseau de bases navales et de ports commerciaux dans l'océan Indien.

Au regard de ce panorama crisogène, la problématique centrale de cette analyse met à jour une grille de lecture interpellant le décryptage en profondeur des enjeux géopolitiques nationaux, régionaux et internationaux des détroits maritimes. Parallèlement, si elle soulève la dualité complexe du couple vulnérabilité/sécurisation (Triston Lecoq, 2021), elle pose aussi la difficile conciliation entre souveraineté nationale et impératifs de gouvernance mondiale. Dès lors, une interrogation majeure se profile: comment ces goulots maritimes critiques, pensés géopolitiquement en centres de gravité, pourraient-ils être intégrés dans une politique de sécurisation dont l'effet recherché est d'assurer la pérennité de la stabilité des échanges commerciaux? L'hypothèse de départ qui sous-tend cette étude se nourrit de l'idée selon laquelle, la sécurisation des détroits maritimes va au-delà de la seule force militaire pour aller s'inscrire davantage dans une approche plus générale, incluant coopération internationale et consensus entre enjeux de souverainisme et dimensions de sécurité et de gouvernance.

Sur le plan méthodologique, la présente analyse s'appuie sur une approche qualitative, fondée sur l'étude de sources et travaux académiques portant sur la vulnérabilité des détroits maritimes et leur rôle géostratégique dans les flux du commerce mondial. Elle mobilise également une démarche géopolitique croisant plusieurs dimensions complémentaires de cas concrets illustrés par des exemples dans deux océans : Indien et Pacifique. Dans cette perspective, l'architecture de l'étude est articulée autour de deux idées directrices: Il s'agira dans un premier temps, de mettre la focale sur la perception des détroits en tant que champs marins structurellement vulnérables. En second lieu, l'étude portera sur l'adéquation entre les politiques nationales souveraines des Etats à en assurer la sécurité et le besoin d'une gouvernance internationale des détroits, comme le prouvent les récents événements conflictuels au Moyen Orient.

II. Détroits maritimes: cordons ombilicaux névralgiques de la mondialisation

A bien des égards, les détroits qui assurent une connectivité physique entre mers et océans, sont au cœur de la mondialisation qui est par essence maritime. Ils sont l'épine dorsale de tout le système mondial des corridors des flux logistiques internationaux. A ce titre, faut-il rappeler que plus de 80% des échanges commerciaux mondiaux en volume s'effectuent via les mers et les océans (CNUCED, 2025). Des flux qui constituent le véritable moteur de la croissance et des richesses mondiales. De ce fait, pensée en logique géostratégique et géopolitique, la centralité de ces points de passages obligés conjuguée à leur vulnérabilité structurelle, leur confère une importance militaire déterminante dans le positionnement stratégique naval pour le contrôle des grandes artères maritimes et la projection des forces. De facto, de nouveaux rapports de forces se construisent où viennent s'entremêler, acteurs rivaux, stratégies militaires classiques et hybrides, intérêts géoéconomiques, alliances de circonstances, et surtout une remise en cause des normes

juridiques internationales. Autant de dysfonctionnements qui incarnent le caractère névralgique des détroits.

2.1- Hybridation des menaces : chocs des puissances, piraterie et terrorisme

Bien qu'elle soit une notion plurielle, on retient cependant la définition de l'OTAN⁴⁴ qui appréhende la menace hybride comme étant l'ensemble « des activités menées ouvertement ou non à l'aide de moyens militaires et de moyens non militaires : désinformation, cyberattaques, pression économique, déploiement de groupes armés irréguliers ou emploi de forces régulières ». Partant de cette définition, l'hybridation⁴⁵ des menaces dans les espaces maritimes et particulièrement dans les détroits, s'inscrit dans une logique d'antagonisme profond qui caractérise l'ordre international. Par ailleurs, force est d'observer que cette forte opposition entre acteurs interétatiques, devient de plus en plus empreinte d'une sorte de conflictualité armée dont la sortie reste incertaine (Vincent Groizelau, 2013). La guerre asymétrique manifeste ou tacite qui se déroule au Moyen Orient, illustre parfaitement le caractère multiforme des risques hybrides qui pèsent lourdement sur les flux énergétiques mondiaux, mais surtout sur le contrôle physique des deux détroits : Ormus et Bab El Mendab. A eux seuls, ces deux verrous vitaux dans l'architecture du commerce mondial, ont consacré la prééminence de la stratégie de déni d'accès⁴⁶ par une puissance de la région affaiblie, voire par des fractions armées rebelles, à des bassins marins entiers dans la zone. De tels chocs de la puissance asymétrique, posent bien évidemment la question de son imbrication avec d'autres formes diffuses de l'hybridation dont le coefficient de nuisance est considérable.

C'est dans ce registre identique, que le fléau de la piraterie maritime se place lui aussi comme un élément essentiel dans cette stratégie d'hybridation. Il met à profit l'effritement des pouvoirs étatiques, associés aux faiblesses sécuritaires que présentent certains détroits maritimes des plus importants. Le golfe d'Aden et sa proximité géographique avec le détroit de Bab el-Mandeb, le détroit de Malacca ou le golfe de Guinée sont, à des degrés différents, des épices d'activités mafieuses de piraterie et du crime organisé (Olivier d'Auzon, 2021). Les conséquences sont perceptibles en termes de perturbation dans les corridors commerciaux et l'augmentation des coûts d'assurance et du transport maritime. Dans beaucoup de situations, la piraterie ne se manifeste pas seulement comme un acte fortuit, mais en véritable politique de déstabilisation, en connivence avec d'autres structures de l'économie informelle et de la mauvaise gouvernance interne. Conduite très souvent en soubassement par des acteurs influents, la piraterie maritime illustre la confluence étroite entre menaces qu'elle engendre sur la sécurité des routes maritimes et les enjeux géopolitiques de la puissance à la domination. Du coup, on note que la quasi-totalité des

⁴⁴ OTAN (Organisation du Traité de l'Atlantique Nord) est une alliance politico-militaire née en 1949, réunissant 32 pays d'Europe et d'Amérique du Nord. L'OTAN a adopté en 2015 sa stratégie contre les menaces hybrides (cyberattaques, désinformation, sabotage et autres formes non classiques).

⁴⁵ En Russie, c'est le Général Valeri Guerassimov chef de l'état-major des forces armées russes, qui a théorisé en 2012 la stratégie de la guerre hybride mêlant moyens militaires, cyberattaques, désinformation et pressions économiques pour déstabiliser l'ennemi sans engagement de guerre formelle. Son champ d'application était la conquête de la Crimée.

⁴⁶ Le déni d'accès dans la stratégie militaire, désigne l'interdiction à un ennemi d'accéder librement à une zone ou à une aire géographique.

puissances navales mondiales ont intégré cette dimension de la lutte antipiraterie dans leurs stratégies globales de sécurisation des flux logistiques maritimes.

Parallèlement dans cette dynamique d'hybridation et en interdépendance étroite avec la piraterie, force est de constater que le terrorisme accentue sa pression sur les détroits maritimes internationaux (Hubert Bonin, 2025). En effet en drapant cette forme de violence extrême dans une logique idéologique de manipulation, où les intérêts géostratégiques et géopolitiques régionaux de certains Etats s'affrontent, les détroits maritimes deviennent des cibles privilégiées des groupes terroristes. Leur impact ne se résume pas uniquement sur le plan des chaînes logistiques mondiales, mais aussi au niveau médiatique qui leur octroie une certaine résonance dans la sphère géopolitique internationale. Les attaques perpétrées par les Houtis contre la libre navigation dans le détroit de Bab El Mandeb et dans le golfe d'Aden, montrent à quel point le terrorisme peut inhiber la volonté de l'ordre mondial à assumer la sécurité de la libre circulation du trafic maritime international. C'est pourquoi toutes ces menaces réunies, font apparaître, plus que jamais, combien la vulnérabilité croissante des échanges internationaux par voie maritime, devient structurelle et tend à devenir pérenne (Hugues Eudeline, 2017).

2.2- Vulnérabilité permanente au centre de la maritimisation des échanges mondiaux

Au fil de la progression de l'analyse, il a été relevé que la question de la maritimisation des flux énergétiques et commerciaux mondiaux, pose fondamentalement la constante de la vulnérabilité des principaux détroits - y compris les canaux internationaux⁴⁷- reliant mers et océans. Ce constat est amplifié par le fait, que la majorité des routes maritimes se trouve en situation de concentration dans des zones géopolitiquement crisogènes : mer de Chine, océans Indien et Pacifique (Jérémy Bachelier, 2025). Face à ces risques permanents sur les chaînes logistiques mondiales, cette fragilité est devenue structurelle et globalisée. Elle impose par voie de conséquence, le besoin impérieux pour les Etats de disposer de stratégies adaptées de gestion de crises et du renforcement capacitaire de leur résilience maritime. Dès lors, la notion de la maritimisation doit d'être absolument réfléchi doublement: d'abord comme levier primordial de puissance ; puis aussi en tant qu'instrument sensible de dépendance où chaque rupture, même ponctuelle, entrainera fatalement un effet de domino sur l'ensemble de l'écosystème économique mondial.

Sur ce point précis, il y a lieu de souligner les induits négatifs qu'engendrent les perturbations du trafic maritime sur l'économie de la planète, en menaçant le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement maritimes (CNUCD, 2024). En effet, l'étranglement des principaux passages obligés (choke points), a des coûts exorbitants difficilement soutenables pour les armateurs. Cela se traduit concrètement par des retards excessifs de livraisons, en raison du réacheminement des cargaisons par d'autres axes plus

⁴⁷ Il s'agit essentiellement du canal de Panama (reliant l'océan Atlantique à l'Océan Pacifique), et du canal de Suez reliant la mer Rouge à la mer de la Méditerranée.

longs. C'est le cas notamment de la route du cap de Bonne-Espérance⁴⁸ lors des crises survenues dans le détroit de Bab El Mandab (2024, 2025, et 2026). De pair, ces extensions des corridors entraînent une hausse importante des congestions portuaires, de la consommation de carburants, des salaires des équipages, des primes d'assurance et des risques de piraterie. Cet impact négatif se manifeste à son tour par une pression sur la logistique mondiale, et met à rude épreuve les systèmes d'approvisionnements. C'est pourquoi, des plates-formes portuaires de dimension mondiale comme Singapour ou Tanger Med, se sont vues leurs capacités croître à plein régime sous les demandes des opérateurs des services de transbordement.

Un autre induit néfaste de la vulnérabilité structurelle de la maritimisation, apparaît plus clairement chez la catégorie des pays les plus démunis économiquement. Dans ce cadre, à cause des perturbations du trafic maritime, les Pays les Moins Avancés (PMA), particulièrement dans le continent africain, se trouvent très touchés par l'augmentation des prix alimentaires, énergétiques et autres produits manufacturés importés. A ce sujet, il convient de souligner que ce facteur est un élément accélérateur de leur isolement des réseaux mondiaux du transport maritime, spécialement pour les Etats en situation d'enclavement géographique. En outre, la faible capacité de ces pays à encaisser les chocs de ces fluctuations, tendent à accentuer leur dépendance vis-à-vis des bailleurs de fonds mondiaux (Banque Mondiale et Fonds Monétaire International) sans perspectives réelles de sortie de cette spirale. Les équilibres socioéconomiques se désintègrent alors, et génèrent à leur tour des situations de crises d'instabilité politique et sociale (Fahd Azaroual, 2022). Dans ce contexte, la maritimisation et son caractère inhérent de vulnérabilité, ne relèvent plus uniquement de la nature géographique et physique des détroits, mais se placent parallèlement dans un registre géoéconomique complexe où les différents acteurs recomposent en permanence les conditions des échanges commerciaux internationaux.

2.3- Re compositions géoéconomiques multidimensionnelles des détroits

Dans la configuration actuelle des différentes aires géo-maritimes mondiales, force est de noter que la centralité des détroits maritimes dans l'économie du système monde contemporain, ne se limite guère au seul aspect physique du passage entre deux espaces marins. La réalité semble dépasser de loin ce postulat classique, pour aller s'inscrire dans une logique géoéconomique plus complexe (Pascal Lorot, 1999). De ce fait, le contrôle des concentrations massives de certaines matières premières vitales à l'économie mondiale (gaz, pétrole et autres ressources rares) dans des points d'étranglements maritimes critiques (détroits), devient une arme de guerre économique redoutable. Soumis au prisme de cette dynamique, les « choke points » deviennent plus que jamais de véritables nœuds

⁴⁸ L'élongation de la route par le cap de Bonne-Espérance au lieu du canal de Suez est d'environ 3 000 à 3 500 milles nautiques, prolongeant le trajet Asie-Europe de près de 10 jours supplémentaires de navigation.

géostratégiques conditionnant le monopole de la quasi-totalité des artères maritimes et des chaînes logistiques globales. De la sorte, la géoéconomie des détroits se positionne en levier décisif, redessinant les équilibres économiques du monde, au risque majeur d'exposer le système entier des échanges à des aléas imprévisibles de rupture.

A ce titre, il convient de signaler que le phénomène de rupture qu'il soit d'ordre crisogène, accidentel ou d'action forcée, engendre des répercussions systémiques à l'échelle mondiale. Dans l'état géopolitique qui prévaut actuellement dans le golfe Arabo-Persique, on mesure l'impact géoéconomique du blocage du détroit d'Ormuz sur les flux mondiaux des hydrocarbures. Peu importe le ou les acteurs qui en sont la cause, c'est environ 25% des approvisionnements des marchés de la planète qui s'en trouvent forcés à trouver des alternatives pour satisfaire leurs besoins industriels et domestiques. De même pour les pays arabes du golfe dont les importations (70%) dépendent largement de ce passage stratégique (Jehan-Christophe Charles, 2025). Par extension, si on ajoute à cela la forte probabilité de blocage du détroit de Bab el Mandeb, où transite environ de 30% du trafic conteneurisé mondial (Jean -Yves Bouffet, 2023); on pourrait évaluer, alors, toute la gravité de ces nouvelles formes de dépendance stratégique, hissées en standards d'armes de guerre économique.

Parallèlement, en termes de captation de valeur où viennent se nicher des flux financiers considérables et des enjeux monopolistiques logistiques importants, les détroits maritimes se placent au cœur de cette économie de valeur. Les pays riverains y exerçant un contrôle physique, les puissances maritimes, mais aussi les acteurs privés; tirent largement profit de cette centralité stratégique. A cet égard, la mise à niveau des installations portuaires existants, le développement des hubs logistiques performants, associés à des complexes de transbordement et à des structures de régulation numérisée, sont des instruments privilégiés pour drainer plus d'investissements et générer des gains économiques et financiers conséquents. Simultanément et sur fond de rivalité acharnée, cette dynamique de valorisation du capital s'accompagne aussi d'une vive volonté pour le contrôle de ces points d'étranglement. Face à ces enjeux critiques et la fragmentation des acteurs qui rendent complexe toute sécurisation unilatérale des détroits, le recours à une gouvernance mondiale respectueuse de la légalité et du droit international, s'avère plus que jamais indispensable (Philippe Vincent, 2020).

III. Sécurisation des détroits: entre logiques de puissance et régulation internationale

Dans cette maritimisation des échanges internationaux, il a été relevé au cours de la présente étude, l'effet démultiplicateur des tensions géopolitiques dont font l'objet les détroits sur le trafic commercial et énergétique mondiaux. Les enjeux sécuritaires et politiques qui en découlent sont énormes en termes de menaces sur la stabilité des marchés internationaux et sur la dynamique de la croissance mondiale. De pair, la centralisation

imposante des échanges dans des verrous stratégiques, intensifie leur exposition aux menaces d'ordre classique et asymétrique. La sécurisation conjuguée à la pérennisation de la libre navigation en transit sans entraves, deviennent donc une priorité pour la stabilité de l'ordre international. Les crises de haute intensité observées actuellement entre puissances rivales, en océan Indien et en mer de Chine, ne sont que l'expression des limites des solutions militaires lourdes de conséquences. Elles invitent davantage à repenser un cadre normatif de régulation mondiale, adapté aux réalités géopolitiques contemporaines (Marianne Péron-Doise, 2026).

3.1- Stratégies de contrôle maritime par la puissance militaire

Dans cette perspective, il est observé de plus en plus le recours à la force armée dans le règlement des différends internationaux, en violation de la charte des Nations Unies et du droit international. La sécurisation des détroits maritimes ne sort guère de cette logique de militarisation et d'intimidation qui caractérisent actuellement l'ordre mondial. Trois acteurs clés dans trois aires géo-maritimes distinctes, se démarquent par leur stratégies agressives qui mettent à mal la notion du droit. D'abord la Russie, qui en 2014, s'est emparée par une guerre hybride éclairée de la péninsule de Crimée en mer Noire.⁴⁹ Ensuite la Chine avec sa politique progressive, mais extensive du contrôle de la mer de Chine notamment le détroit de Taiwan. L'effet stratégique recherché de la Chine, reste fondamentalement la sécurisation de ses routes maritimes en Indopacifique, grâce à son « collier de perles » qui lui permet une veille stratégique sur les deux détroits de Malacca⁵⁰ et de Taiwan.⁵¹ Enfin, les Etats Unies avec des visées de domination sur le canal de Panama, l'île de Groenland en Arctique⁵² et dernièrement le blocus « dans le blocus » du détroit d'Ormuz.

Dans le même sillage, une autre manifestation de la militarisation des détroits maritimes fait surface dans plusieurs espaces marins dans le monde. Elle est perceptible dans l'océan Indien avec la montée en puissance de la Marine indienne dans cette région, dans le cadre de sa rivalité avec la Chine. Concrètement, elle se traduit par un renforcement de son rapprochement avec les Etats Unis d'Amérique en intégrant l'alliance

⁴⁹ En 2014, la Russie a annexé par une action militaire hybride éclairée la totalité de la Crimée, sans déclaration officielle de la guerre. Historiquement, cette péninsule appartenait à la Russie avant d'être cédée à l'Ukraine par Khrouchtchev du temps de l'Union Soviétique dans les années cinquante du siècle dernier.

⁵⁰ Le détroit de Malacca relie l'océan Indien à l'océan Pacifique (par la mer de Chine). Il est le passage obligé des routes commerciales maritimes qui relient l'Europe et le Moyen-Orient à l'Asie. **Le tiers des flux mondiaux de marchandises transitent par ce détroit.**

⁵¹ Passage stratégique reliant la Chine continentale et l'île de Taiwan. Il est revendiqué par la Chine. Il assure le 1/5 du commerce maritime mondial.

⁵² L'île de Groenland est considérée comme la porte d'entrée sud à l'Arctique. En plus de ses richesses minières, sa position est stratégique pour le contrôle des routes maritimes du pôle Nord.

stratégique du Dialogue Quadrilatéral pour la Sécurité (QUAD)⁵³. L'objectif essentiel étant destiné à endiguer la présence chinoise dans l'espace Indopacifique (Emily Aubry & Frank Tétart, 2024). S'agissant de l'empire du Milieu, on remarque la consolidation de sa présence notamment au Pakistan (Port de Gwadar), au Sri Lanka et à Djibouti⁵⁴ conformément à sa stratégie navale globale de « collier de perles ». Il reste entendu, que d'autres acteurs sont présents dans la région en particulier dans le port de Djibouti pour contrôler le verrou critique de Bab el Mandab: France, Italie, Japon et Etats Unis d'Amérique.⁵⁵ Une multiplicité d'intervenants, qui révèle une ambivalence reflétant les tensions permanentes entre la sécurisation collective des flux et l'affirmation des intérêts souverains de chaque Etat.

Néanmoins force est d'admettre, que l'ultra-militarisation des détroits maritimes notamment dans l'Indopacifique et en mer de Chine, même si elle s'inscrit initialement dans une perspective de sécurisation des routes maritimes et des flux logistiques; il n'en demeure pas moins qu'elle présente des risques majeurs de confrontations directes entre puissances navales très présentes dans ces deux espaces (Xavier Carpentier-Tanguy, 2026). Elle soulève parallèlement des interrogations quant à ses effets potentiels sur la sécurité et la paix internationales en cas d'escalade non mesurée. En effet, la mobilisation de moyens militaires avec effet de saturation dans des points de transits critiques, augmente le risque d'accrochages volontaires ou accidentels susceptibles de dégénérer en crises globales (cas du détroit de Taiwan). Dans ce cadre, la sécurisation des détroits ne peut être appréhendée seulement sous le prisme de la force armée; elle interpelle aussi sur le besoin urgent d'établir des règles de conduite associées à des dispositifs de gouvernance internationale, capable d'anticiper sur les tensions et d'assurer un usage pacifié de ces points d'étranglement stratégiques.

3.2- Souveraineté et gouvernance internationales des détroits : inadéquation complexe

La mise au grand jour des vulnérabilités des flux énergétiques mondiaux au cours de la guerre en Iran et le blocus du détroit d'Ormuz qui s'en est suivi, questionne à plus d'un titre sur la pertinence des bases normatives présumées en assurer une libre navigation sans entraves. Si une telle situation a désarçonné les fondements même du droit international notamment l'article 2 de la charte de l'ONU,⁵⁶ elle soulève aussi de véritables

⁵³ Activé en 2017, le **Quad (dialogue quadrilatéral pour la sécurité)** est un groupe de coopération militaire et diplomatique informelle entre les États-Unis, l'Inde, le Japon et l'Australie.

⁵⁴ La Chine a construit une base militaire navale au Port de Djibouti, qui cohabite avec plusieurs présences étrangères.

⁵⁵ Situé au carrefour de la mer Rouge et du golfe d'Aden, le port de Djibouti est le pilier d'un hub logistique stratégique, abritant des bases militaires étrangères de plusieurs puissances mondiales (France, États-Unis, Chine, Japon, Italie).

⁵⁶ L'article 2 de Charte stipule notamment l'interdiction de la menace ou le recours à la force dans les relations internationales.

zones d'ombres juridiques. Au premier plan de ces incertitudes, apparaît la difficile conciliation entre le primat du principe de la souveraineté étatique, établie en prérogative absolue du contrôle territorial des Etats riverains, et les exigences vitales d'une globalisation économique maritimisée fondée sur la liberté de navigation, reconnue également dans la convention de Montego Bay (Christophe Prazuk, 2023). Cette réalité d'interprétation contradictoire, reste aujourd'hui observable dans toutes les stratégies de sécurisation et de défense, adoptées par les belligérants. Elle reflète surtout la complexité des intérêts en jeu, des acteurs internationaux aux logiques opposées, qui mettent à leur profit cette ambiguïté juridique du droit international.

Par ailleurs, il convient de souligner dans ce cadre que le recours démesuré aux modes de déni d'accès ou aux blocus navals, marque la fin de la consécration du statut des mers comme un « *global common* », c'est à dire un patrimoine commun non approprié et d'usage par tous les États. Ces deux modes d'interdiction intégrés dans des stratégies asymétriques ou par des puissances maritimes affirmées (comme c'est le cas en mer méridionale de Chine, dans les golfes d'Aden et Arabe ou dans les Caraïbes); mettent en relief toute la complexité de l'application des règles stipulées dans la CNUDM. Par ailleurs, le fait que quatre pays impliqués dans cette conflictualité : Iran, Israël, États-Unis, Émirats-Arabes-Unis, ne reconnaissant pas ladite Convention, aggrave davantage ce constat. Quant à la Chine, bien qu'elle l'ait ratifiée, elle conteste son application sur les espaces marins en situation de litige avec ses voisins riverains de la mer de Chine (Pierre Vandier, 2021). Dès lors, le respect de l'obligation du droit a très peu, ou pas d'effets contraignants, notamment dans un panorama où la vulnérabilité des flux commerciaux est devenue enjeu et arme.

Au regard de ce qui précède, force a été de noter que les différentes stratégies de sécurisation des échanges commerciaux maritimes mondiaux, s'accroissent et revêtent des formes diverses au gré de l'évolution géopolitique mondiale. C'est aussi une nouvelle recomposition des rapports de forces qui se dessinent désormais dont le système monde. C'est une reconfiguration qui remet en cause, également, toute l'architecture classique de la domination navale face à l'émergence de nouveaux acteurs régionaux. Parallèlement, on remarque que dans toute cette dynamique de la puissance, la notion du droit international reste le chaînon délibérément fragilisé et instrumentalisé par la volonté affichée ou tacite de certains Etats. Toutefois, en dépit de ces perturbations de l'ordre juridique international, il est important de noter que la CNUDM reste un socle normatif solide et de référence de la gouvernance mondiale. C'est là où se jouerait la force du droit pour les États soucieux de s'attacher aux principes du recours aux solutions pacifiques pour le règlement des différends (Partie xv, art. 279-299 de la CNUDM⁵⁷). C'est une approche qui ouvrirait la

⁵⁷ La partie xv de la CNUDM traite des modes pacifiques de règlement des différends entre Etats en particulier les articles 279 à 299.

voie à une gouvernance globale et résiliente, au bénéfice de la stabilité économique et politique de l'ordre international (Sylvain Domergue, 2025).

3.3- Vulnérabilité des détroits: une nouvelle gouvernance internationale?

Dans le prolongement de cette étude, il s'est dégagé que la convention de Montego Bay se trouve dans l'état actuel à la croisée des chemins. D'un côté, on observe une mise au grand jour de ses limites à cause des événements du conflit armé au Moyen Orient et dans bien d'autres situations crisogènes, caractérisant les détroits stratégiques internationaux. Des escalades qui désarticulent aussi les fondements de l'universalité des bases juridiques du droit de la mer établies en 1982. De l'autre, une inaction face au jeu subtil et complexe des interprétations unilatérales de certaines clauses nuancée (Donald R. Rothwell & Tim Stephens, 2016), relatives aux ambiguïtés sur le régime **du droit de passage en transit (Partie III, art. 34 à 45 de la convention)**. Dans ce contexte d'abus interprétatifs qui prolongent la durée des conflits, le recours au Tribunal International du Droit de la Mer (TIDM),⁵⁸ s'avérerait un des instruments les plus adaptés pour désescalader les tensions. C'est aussi le moyen crédible pour maintenir la centralité juridique globale de la CNUDM, bien que cela ne puisse être possible sans une réelle volonté politique des Etats.

D'ailleurs, c'est dans cette perspective que l'un des défis centraux qu'il faudrait relever par la Convention de Montego Bay, est de faire preuve d'adaptabilité aux mutations et aux nouveaux émergents dans le champ de la conflictualité maritime. Ce sont des conflictualités qui bouleversent aujourd'hui par leur asymétrie et leur hybridation, non seulement les constantes classiques de la puissance, mais surtout celles du droit qui ont prévalu dans l'ordre juridique international. Il reste admis également, que d'autres enjeux géopolitiques des plus importants, relatifs aux activités militaires en mer, à la liberté de navigation, aux extensions du plateau continental et aux convoitises sur les ressources des fonds marins; continuent à complexifier davantage la question de la gouvernance mondiale des mers et des océans. Dans cette optique, une progression évolutive du cadre juridique de la CNUDM pourrait se traduire par une consolidation des dispositifs -déjà existants- des règlements des litiges, en totale synergie avec d'autres régimes juridiques régionaux et sectoriels.

Dans ce cadre, il est importe de souligner le rôle prépondérant de la communauté internationale pour faire avancer les idéaux de la gouvernance mondiale des océans et des mers, dont la CNUDM est dépositaire. Actuellement plus qu'auparavant, cette adhésion des Etats est plus que nécessaire pour permettre à cet organe qualifié de « constitution des mers »,⁵⁹ de sortir de la dialectique entre renforcement normatif et ruptures géopolitiques.

⁵⁸ Le TIDM est une juridiction internationale spécialisée et indépendante, créé par la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer en 1982. Est devenue effective en octobre 1996. Son siège est à Hambourg, en Allemagne.

⁵⁹ L'expression "**Constitution pour les océans**" (ou "Constitution des mers") est attribuée au diplomate singapourien **Tommy Koh**, qui présidait la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer en 1982.

Ce n'est guère impossible, si on se réfère aux dernières initiatives en matière de la conservation et de la protection de la biodiversité marine au-delà des juridictions nationales (David Freestone, 2014) qui ont conduit à la signature du Traité de la Haute Mer ou (accord BBNJ).⁶⁰ L'avenir de la CNUDM en tant que chaînon central de toute l'architecture juridictionnelle internationale, dépendra de son aptitude à rester un outil de régulation intégratif de toutes les incertitudes des Etats du Sud comme des ambitions des puissances navales. L'effet recherché demeure in fine, l'amélioration des dispositifs de son cadre normatif pour une meilleure gouvernance internationale des détroits maritimes.

IV. Conclusion

Au terme de la présente analyse, il ressort que les passages maritimes stratégiques internationaux sont des déterminants axiaux qui dominent la géopolitique conflictuelle mondiale des espaces marins. En effet, au croisement de plusieurs dynamiques : militaires, politiques et géoéconomiques, les nœuds stratégiques sont au cœur de la stabilité des échanges commerciaux planétaires où transitent plus de 80% des flux logistiques de l'économie mondiale. Néanmoins, autant cette centralité est vitale, autant elle soulève des vulnérabilités structurelles inhérentes à la fois à leur géographie physique, mais surtout aux convoitises des puissances maritimes. C'est cette dualité qui confère aux détroits maritimes leur dimension stratégique de premier ordre, où chaque crise est génératrice d'office et à grande échelle de grandes perturbations économiques et de conflits armés.

A ce sujet précisément, l'étude a souligné que la vulnérabilité de ces points d'étranglement dans diverses régions maritimes du globe, dépasse largement le facteur géographique pour aller se greffer dans des logiques plus complexes: hybridation des menaces et ruptures des rapports de forces qui ont longtemps caractérisés le concept classique de la puissance. Sur cette question, l'ultra- militarisation croissante et l'augmentation de menaces asymétriques observées dans plusieurs verrous stratégiques au Moyen Orient et en Indopacifique ; ont bouleversé les équilibres du contrôle et de sécurisation de ces espaces. Sur le plan du droit international, la conflictualité armée actuelle dans le bassin maritime du golfe Arabo-Persique, montre à quel point la CNUDM est remise en question, faute de cerner toutes les réalités géopolitiques contemporaines. Une situation qui a ouvert la voie libre aux interprétations unilatérales, parfois diamétralement opposées des Etats sur certaines clauses fondatrices de la Convention de Montego Bay.

Aussi, importe-t-il de mentionner que la sécurisation des détroits maritimes et des flux logistiques internationaux, ne peuvent être conçus seulement en logique de puissance armée ou de menaces des sanctions économiques. Ils doivent fatalement intégrer la

⁶⁰ Le **Traité sur la haute mer** ou l'accord BBNJ (*Biodiversity Beyond National Jurisdiction*), est un instrument juridique international contraignant adopté par l'ONU le 19 juin 2023 pour protéger la biodiversité marine dans les eaux internationales. Est entré en vigueur le 17 janvier 2026.

conjugaison de deux vecteurs essentiels. D'abord, une démarche de coopération internationale fondée sur les principes de la charte des Nations Unies et au premier desquels, figure le non-recours à la violence armée pour régler les différends internationaux. En second lieu, privilégier les voies juridictionnelles internationales: Cours Internationale de Justice (CIJ) et TIDM, qui malgré certaines imperfections et un environnement géopolitique crisogène, ont montré leurs résiliences à assurer un ordre juridique international globalement efficient. Pour ce dernier instrument, il lui reste un long parcours d'adaptation et d'intégration des nouvelles réalités de ruptures et de recompositions géopolitiques qui s'opèrent à l'échelle mondiale.

Enfin, cette analyse a tenté l'essai de montrer que la géopolitique des détroits maritimes est avant tout une analyse critique multi-échelle, où se croisent le droit, la politique, les notions de puissance : classique, asymétrique et hybride. Elle a étayé aussi, que c'est un champ dynamique mettant constamment en exergue la dialectique des équilibres fluctuants entre vulnérabilité et sécurisation. A cet égard, les enjeux sont complexes et s'entremêlent entre acteurs rivaux étatiques et non étatiques aux intérêts différents. Dès lors pour la communauté internationale, il s'agit fondamentalement de transcender les logiques strictement souveraines d'opposition pour édifier de nouveaux dispositifs de gouvernance intégrative et résiliente. Ainsi, les détroits au-delà de leur vulnérabilité, seraient des leviers cardinaux non seulement dans l'architecture globale et mondialisée des échanges commerciaux, mais en parallèle un facteur résorbant l'intensité des fractures géoéconomiques et géopolitiques qui secouent le monde contemporain.

Liste Bibliographique

➤ Books

1. Alfred Thayer Mahan. (2001), *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. (*Influence de la puissance maritime sur l'histoire, 1660-1783*), Ed. Claude Tchou.
2. Donald R. Rothwell, & Tim Stephens (2016). *The International Law of the Sea*. Oxford: Oxford University Press.
3. Emily Aubry & Frank Tétart. (2024), *Le dessous des cartes. La puissance et la mer*, Ed. Tallandier.
4. Frédéric Lasserre & Pauline Pic. (2025), *Géopolitique des détroits: enjeux de contrôle de passages stratégiques*, Ed. Le Cavalier Bleu.
5. Marianne Péron-Doise. (2026), *Géopolitique des mers et des océans: Sécurisation des espaces océaniques et gouvernance maritime*, Ed. Cavalier Bleu.
6. Olivier d'Auzon.(2021), *Piraterie maritime aujourd'hui: Afrique et Indopacifique*, Ed. VA.
7. ONU. (1983), *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, Montego Bay, 10 décembre 1982, New York, **United Nations Publications**.
8. Pascal Lorot.(1999), *Introduction à la géoéconomie*, Ed. Economica.

9. Philippe Vincent.(2020), Droit de la mer, Ed. Larcier.
10. Sylvain Domergue.(2025), Géopolitique des espaces maritimes : enjeux et défis de la maritimisation du monde, Ed. Armand Colin.
11. Vincent Groizelau. (2013), Géopolitique des mers et des Océans, Ed. PUF.

➤ **Articles**

1. Christophe Prazuk. (2023), Gouverner l'océan, in Schuman Papers n°672 du 5 juin.
2. CNUCED (2024), La vulnérabilité des chaînes d'approvisionnement, communiqué de presse, 22 octobre.
3. CNUCED. (2025), Rapport annuel sur le commerce Mondial, publié le 23 avril.
4. David Freestone. (2014). Global Ocean Governance, in Ocean Development & International Law, 45(3).
5. Fahd Azaroual. (2022), La vulnérabilité économique: le plus grand défi de l'Afrique, RP. Policy Center du mois décembre.
6. Gil Mihaely. (2024), Le commerce maritime mondial entravé par les guerres, dans revue Conflits, 21 octobre.
7. Hubert Bonin. (2025), canaux et isthmes dans les guerres géoéconomiques et géopolitiques dans les années 2020, in revue: Guerres mondiales et conflits contemporains, avril n°300.
8. Hugues Eudeline. (2017), Le transport maritime face aux menaces sécuritaires, in revue Internationale et stratégique, mars n° 107, pp. 95 à 104.
9. Jean-Yves Bouffet. (2023), Détroits de Bab el Mandab :le commerce mondial va-t-il s'arrêter? in revue Conflits du 23 décembre.
10. Jérémy Bachelier.(2025), Les flux maritimes à l'épreuve des crises, dans Ramses, entre puissances et impuissances, Ed. Dunod.
11. Jehan-Christophe Charles.(2025), Les clés d'Ormuz, in Fondation Méditerranéenne d'Etudes Stratégiques (FMES), le 24 juin.
12. Pierre Vandier. (2021), Militarisation de la mer et enjeux de sécurité maritime, in revue: L'ENA hors des murs, mars n°504, pp. 20 à 23.
13. Triston Lecoq. (2021), Des espaces maritimes aux territoires de la mondialisation, dans Géopolitique des océans / Questions internationales, mars n°107-108. PP 12 à 18.
14. Xavier Carpentier-Tanguy.(2026), « Fluxuat » nec mergitur : géopolitiques des flux et conflits maritimes contemporains, in The Conversation, du 29 mars.