



LA GESTION DES ROUTES STRATEGIQUES PAR LES DETROITS MARITIMES À L'AUNE DU CONFLIT DU 28 FEVRIER 2026

Résumé : Le commerce mondial est jalonné de verrous géographiques que sont les détroits lesquels se distinguent particulièrement par leur double fonction à la fois de séparation et de mise en contact. Le conflit qui oppose Israël et les États-Unis à l'Iran révèlent les choix stratégiques et tactiques imposés par les détroits aux belligérants. Cet article émet l'hypothèse d'une maîtrise du scénario de la gestion stratégique du détroit d'Ormuz par Téhéran dans un grand nombre de ses éléments essentiels.

Mots clés : Blocus, Canaux, Conflit, Détroit, États-Unis, Hydrocarbures, Iran, maritimisation, Ormuz, Routes stratégiques

Abstract: *Global trade is marked by geographical barriers known as straits, which are particularly notable for their dual function of both separating and connecting. The conflict between Israel and the United States on one side and Iran on the other reveals the strategic and tactical choices imposed on the belligerents by the straits. This article posits the hypothesis that Tehran controls many of the essential elements of the strategic management of the Strait of Hormuz.*

Keywords: *Blockade, Canals, Conflict, Strait, United States, Hydrocarbons, Iran, Maritime Expansion, Hormuz, Strategic Routes*

1. Secrétaire général de l'Académie de Géopolitique de Paris (AGP), membre de son Conseil scientifique et membre de l'IRCOM de l'Université Paris Sorbonne.

I - L'analyse juridique² et géopolitique des détroits

Le commerce mondial est jalonné de verrous géographiques que sont les détroits. Ce sont 14 points qui verrouillent le trafic mondial : proche d'Ormuz, les Dardanelles, le Bosphore puis Bab el Mandeb et Suez ; plus au Nord, Oresund, Pas de Calais, Gibraltar³, Panama⁴ et plus au sud, Taïwan, Malacca, Macassar, La Sonde, Lombok. Ce sont de véritables points de passage/blocage qui concentrent l'ensemble du commerce mondial : marchandises, bases militaires, câbles de communications entre autres mais aussi les tensions diplomatico-stratégiques les plus explosives pour la stabilité mondiale⁵.

Ces canaux ou étendues d'eau marine étroite et longue, enserrées entre les terres, sont devenus les articulations centrales et critiques de tous les échanges mondiaux avec quelques acteurs qui détiennent les clefs de ces portes océanes⁶.

Un ensemble de particularités

En géographie, le détroit, dont les définitions diffèrent, étendue d'eau marine étroite et longue, enserrée entre les terres ou passage de mer entre deux terres, est sans délimitation stricte de l'étendue de mer concernée. Par exemple le détroit du Bosphore ne mesure que 700 m de large par endroit alors que le canal du Mozambique qui sépare Madagascar de l'Afrique ou le détroit de Fram entre le Groenland et le Svalbard, mesurent environ 400 km à leurs points le plus étroit. Entre l'Iran et Oman, le détroit d'Ormuz mesure, à son point minimal, 29 miles nautiques, soit environ 53 km.

Le détroit se distingue particulièrement moins par sa taille que par sa double fonction à la fois de séparation et de mise en contact, le détroit sépare autant qu'il

2. Stefanos Gakis, « Un siècle d'évolution du régime juridique des Détroits. Du Traité de Lausanne au canal d'Istanbul », *Annuaire français de relations internationales*, Éd. Panthéon-Assas, 2023, p. 839-854.

3. Nora Mareï, « Le détroit de Gibraltar dans la mondialisation des transports maritimes. Capter les circulations marchandes pour créer du développement », *Échogéo*, n° 19, 2012.

4. Sylvain Domergue, « Le canal de Panama, une infrastructure critique entre mondialisation maritime, rivalités géopolitiques et contraintes environnementales », *Géocoïnfluences*, janvier 2026.

5. Vr. notamment, Lasserre Frédéric, Pic Pauline, *Géopolitique des détroits. Enjeux de contrôle de passages stratégiques*, Paris, Le Cavalier Bleu, 2025, 184 p. ; Lasserre Frédéric (dir.), *Les détroits maritimes*, *Cahiers de géographie du Québec*, Volume 48, numéro 135, décembre 2004, 468 p.

6. Vr. André Louchet, *Atlas des mers et des océans. Conquêtes, tensions, explorations*, Paris, Autrement, nlle éd., 2026 ; André Louchet, *La planète océane. Précis de géographie maritime*, Paris, Armand Colin, Coll. U, 2014, 2e éd.

relie. Détroit vient du latin *distringere* qui signifie aussi bien maintenir écarté que lier.

- Séparation parce que le détroit est une sorte de porte qui isole deux mers ou deux océans entre eux ;
- Mise en contact parce que c'est un lieu qui favorise les échanges (trafic maritime, bien sûr mais c'est aussi dans les détroits que l'on installe le plus grand nombre de câbles maritimes de communications)⁷.

Dans la grande famille des détroits on inclut généralement leurs cousins artificiels que sont les canaux. Le canal de Panama et le canal de Suez sont des détroits artificiels créés de toute pièce pour réduire les distances mêmes si leur statut juridique est différent. On a considéré le détroit comme un seuil de passage entre deux espaces maritimes⁸, soit de haute mer, soit d'espace de mer intérieur, l'important est qu'il relie deux espaces maritimes et, de fait, il y a certains canaux qui jouent ce rôle.

La délimitation de la possession maritime est particulière pour les détroits. La règle initiale des trois miles marins (5,5 km) a été remplacée par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de Montego Bay en Jamaïque de 1982, consacrant pour chaque pays la possession de ses eaux territoriales dans la limite de ses 12 miles marins à partir de ses côtes soit environ 22 km (gestion des lois, de la pêche, de la police auxquels il faut ajouter la zone économique exclusive qui s'étend jusqu'à 200 miles nautiques environ 370 km) et dans laquelle un État peut exploiter toutes les ressources naturelles qui s'y trouvent.

Les détroits posent donc la question du calcul de ces zones à partir du moment où l'espace est resserré. C'est le calcul de l'équidistance qui a été choisi et l'on voit ainsi à Ormuz combien la possession des petites îles qui le jalonnent fut un objectif stratégique puisque la propriété de ces espaces insulaires (Petite Tomb, Grande Tom et Abou Moussa sur lequel l'AGP a produit un ouvrage de référence) était une opportunité pour augmenter les eaux territoriales. La quasi-totalité des détroits les plus stratégiques du monde se retrouvent donc dans les eaux territoriales des pays voisins et c'est pourquoi le droit international prévoit un droit de transit qui doit permettre la libre circulation des navires dans tous ces passages. Si le détroit est international, la Convention prévoit vraiment une liberté de transit et dans ce cas

7. Semmoud Bouziane, *Mers, détroits et littoraux : charnières ou frontières des territoires ?*, Paris, L'Harmattan, 2009, 414 p.

8. Domergue Sylvain, *Géopolitique des espaces maritimes*, Paris, Armand Colin, coll. « U », 2025.

l'État côtier a très peu de marges de manœuvre. Théoriquement, un pays ne peut donc pas verrouiller un détroit, dans la pratique c'est un peu différent comme on le voit en ce moment avec Ormuz⁹. Le détroit est donc une confrontation entre deux notions qui s'excluent mutuellement : la libre circulation et les eaux territoriales.

Une fonction réévaluée en fonction de la mondialisation maritime

Dans la pratique les détroits connaissent une importance stratégique en fonction de l'intensité du passage et du nombre des navires qui les empruntent. Comment le savoir ? Notamment grâce aux balises AIS qui transmettent en direct le positionnement du bateau ; mais tous les bateaux ne sont pas tenus d'en être équipés et certains d'entre eux peuvent l'éteindre en fonction de leur stratégie de navigation.

Les détroits en sont venus à structurer toute l'économie de la planète parce que la mer n'est pas un grand espace vide¹⁰. La carte des routes maritimes mondiales nous apprend que l'espace de la mer constitue un authentique réseau. Il y a des lignes, des points de passages et des correspondances. Ce qui veut dire que s'il existe un problème dans un des points de passage, alors c'est tout le réseau qui connaît des difficultés. Tout ce système est donc hyper vulnérable. Aujourd'hui à Ormuz un grand nombre de navires attend statiquement quoi savoir faire. Cela est dû premièrement au faible nombre de points de passages cités plus haut (seulement 14 fondamentaux) et deuxièmement à l'augmentation du trafic maritime qui a amené certains de ces points à saturation. Car le trafic maritime mondial est en plein essor : la totalité du trafic de marchandises transportées par les mers a été multiplié par 5 depuis les années 1970 passant de 2 à 11 milliards de tonnes métriques transportées. Le commerce maritime qui représentait 75 % du commerce mondial en 1999 en représente aujourd'hui plus de 90 %.

Mais au-delà de ces éléments statistiques, toute cette vulnérabilité est aussi due à une pratique logistique : le « juste-à-temps ». L'idée est de continuer à transporter des marchandises mais de ne plus avoir de stock pour pouvoir économiser les coûts. Le stock n'est pas sur terre, mais en mer dans les bateaux. La marchandise circule en flux continu et donc si un navire, et notamment un porte-conteneur est à l'arrêt,

9. Kevan Gafaïti, *La crise du détroit d'Ormuz de 2018 à nos jours, une victoire iranienne ?*, Paris, L'Harmattan, 2022, 262 p.

10. Catherine Biaggi et Laurent Carroué, « Les grands détroits et canaux internationaux dans la géopolitique des mers et océans, un système très hiérarchisé sous tensions multiformes », *Géoconfluences*, juin 2024.

le prix à payer est colossal pour l'armateur, les assureurs, etc. L'enjeu est donc à ce moment de transporter la marchandise qui est bloquée sur d'autres embarcations capables d'apporter la marchandise sur les marchés initialement prévus ; pour ce faire il faut créer et utiliser d'autres infrastructures capables d'opérer ce transbordement, ce qui coûte très cher, prend beaucoup de place et, de plus, tous les ports et tous les terminaux du monde n'ont pas forcément la capacité de l'effectuer. La ponctualité devient alors essentielle, les retards se paient très cher, les livraisons étant planifiées des mois à l'avance : l'effet domino est immédiat. On se souvient en 2021 de l'échouage dans le canal de Suez du porte-conteneurs Ever Given et le bloque pendant 6 jours. Plus de 400 navires ont été contraints d'attendre la réouverture du canal avec des usines européennes à l'arrêt parce qu'il manque des composants produits en Asie. En ce qui concerne Ormuz, sa pertinence géopolitique repose plutôt sur le flux des hydrocarbures gaz naturel et GNL et pétrole.

Tout le trafic commercial mondial repose sur ces nœuds de circulation dont les vulnérabilités sont totales.

- la fragilité technique : liée à leur largeur et à leur profondeur qui ne leur permettent pas d'accueillir tous les navires (par exemple le détroit du Bosphore ne mesure qu'une trentaine de km mais sa traversée est extrêmement longue car il est très étroit et en zone urbaine donc régulièrement traversée par des navettes et des ferries) ;
- la fragilité économique : comme on vient de le voir avec la politique du juste à temps et tout l'effet domino qui en découle ;
- une fragilité politique car ces détroits sont souvent situés dans des zones à risque comme on a pu le voir avec les nombreuses attaques de la piraterie maritime par exemple ;
- fragilité environnementale enfin en 2023 une sécheresse restreignant dans le canal du Panama le tirant d'eau a eu un impact considérable sur le trafic ;
- une fragilité militaire lorsque ces détroits sont pris dans crises majeures situés dans ces zones.

Passer outre aux détroits, la politique de substitution possible

Les autres solutions existent mais représentent un coût important (frais supplémentaires, dépenses de carburants, des retards, etc.), un temps extrêmement rallongé et surtout de nouvelles infrastructures nécessaires car tous les territoires des détroits majeurs se sont organisés en fonction de ce trafic intense, attiré par

ces détroits devenus indispensables. L'Asie peut contourner tout le Moyen-Orient par l'Afrique du sud et remonter l'Atlantique ex. Bombay/ Le Havre représente 21 000 km par le Cap plutôt que 11 000 par Bab el Mandeb¹¹ et le Canal de Suez.

L'autre alternative aurait pu être les routes terrestres lorsque c'est possible. Mais aux Émirats arabes Unis, on a pu s'apercevoir que l'alliance du blocus et des missiles et drones iraniens a réduit cette option à presque néant en immobilisant l'oléoduc Fujairah/Habshan par des frappes sur le terminal. Comparons les capacités : là où un train transporte 100 conteneurs, les plus gros porte-conteneurs peuvent en transporter 24 000 !

II - La maîtrise du scénario de contrôle du détroit par Téhéran

La République islamique d'Iran a depuis le 28 février 2026 et jusqu'à maintenant démontré une véritable capacité d'exercice de puissance stratégique considérée sous plusieurs aspects.

Maîtrise du terrain et capacité d'adaptation

Tout d'abord la capacité d'avoir résisté au choc d'une guerre dissymétrique et non asymétrique, l'Iran étant une grande puissance et non une puissance trop limitée notamment en ayant réussi à être passée d'un conflit régional à l'échelle mondiale par la gestion stratégique du détroit d'Ormuz.

Téhéran dispose de l'aptitude d'influer sur l'intensité du conflit en contrôlant, fermant ou choisissant l'intensité du trafic maritime passant par le détroit d'Ormuz en utilisant les moyens militaires appropriés.

Le détroit d'Ormuz : 30 km de large à son point le plus resserré quelques rochers arides et d'îles inhospitalières et c'est pourtant ici que bât le poulx énergétique du monde avec plus de 25 000 passages de navires par an. Entre Oman et l'Iran, ce dernier verrouille en effet la plus importante artère pétrolière au monde puisqu'il voit transiter les hydrocarbures, gaz et pétrole, d'Iran, d'Arabie saoudite, du Koweït, du Qatar, du Bahreïn et des Émirats arabes unis. 20,5 millions de barils en moyenne par jour : cela pèse ainsi environ un milliard de tonnes par an, soit presque un tiers de la consommation mondiale. Quand ce passage est bloqué,

11. François H. Guizieu, « Le détroit de Bab-el-Mandeb, un contexte maritime et littoral frictionnel », *Cybergéo, revue européenne de géographie, espace, société, territoire*, 1056, 2023 ; Bezunesh Tamru, « L'Éthiopie et la mer Rouge : entre mythe fédérateur et débouché commercial vital », *Hérodote*, 2025-I, n° 196, p. 31-47.

alors c'est 20 % du commerce de pétrole et de GNL mondial qui risque de rester à quai. De plus, l'utilisation de cette route maritime demeure la seule alternative. « Contrairement au pétrole qui peut utiliser le pipe-line vers Yanbu, le gaz ne dispose pas de solution alternative » Pour assurer sa fluidité, la quasi-totalité de ce trafic est donc réalisé par des méthaniers. 80% de la production de gaz des pays de la région partent en direction de l'Asie. Les 20% restants le sont vers les pays européens et, dans une moindre mesure, le Koweït. De plus, les capacités de liquéfaction en dehors du golfe Persique atteignent leurs limites.

En quelques heures le prix du baril s'envole menaçant des économies entières et le carburant à la pompe pour des particuliers situés à l'autre bout de la planète devient un produit de luxe. Ormuz est donc l'un des détroits les plus stratégiques au monde et depuis la guerre Iran-Irak (1980-1988), au gré des tensions régionales, il a été le théâtre de multiples crises contre des pétroliers. Face à cet enjeu majeur, les États-Unis ont notamment recréé leur V^e flotte pour la baser au Bahreïn, en 1995, afin de tenter de sécuriser cette route maritime.

Enfin, le contrôle des deux points de passage essentiels pour la navigation et le commerce internationaux, ainsi que des deux corridors stratégiques pour les ressources énergétiques que sont ensemble le détroit d'Ormuz et le détroit de Bab el-Mandab, est tout à fait remarquable entre Téhéran et la surveillance de ces deux voies par les Houthis au Yémen.

Ces deux détroits représentent une chaîne logistique interconnectée, faisant ainsi partie d'une même route maritime. Le pétrole et le gaz naturel liquéfié (GNL), extraits dans le golfe Persique passent d'abord par le détroit d'Ormuz, puis par la mer d'Arabie, avant de franchir Bab el-Mandab pour atteindre la mer Rouge, le canal de Suez et, enfin, l'Europe ou d'autres destinations internationales.

Toute perturbation dans l'un des deux détroits affecte directement le flux énergétique mondial. Le blocage d'Ormuz réduit fortement l'exportation de pétrole du Moyen-Orient, tandis qu'un blocage en mer Rouge et dans le golfe d'Aden contre des navires marchands jusqu'à Bab el-Mandeb affecte la livraison vers l'Europe, en forçant les navires à contourner l'Afrique via le cap de Bonne-Espérance.

Entre messianisme idéologique et réalisme géopolitique

J'ai rappelé que, côté américain, cette guerre avait été lancée malgré les avertissements du renseignement américain à l'administration et au président. Les services de renseignement avaient exprimé de sérieuses réserves avant le

déclenchement du conflit. Les agences avaient alerté la Maison-Blanche, environ une semaine avant le 28 février 2026, sur deux risques majeurs : la fermeture possible du détroit d'Ormuz et la probabilité d'un conflit long et difficile à maîtriser. Ces avertissements concernaient en particulier la vulnérabilité du trafic pétrolier mondial et l'impact économique global qu'aurait une interruption durable de la navigation dans le Golfe. Les analyses évoquaient également la capacité de l'Iran à mener une stratégie d'usure, fondée sur des frappes asymétriques, des attaques indirectes et la mobilisation de ses alliés régionaux. Ainsi, les objectifs initiaux se révèlent plus difficiles à atteindre que prévu, lorsque les coûts augmentent, ou lorsque la perspective d'un conflit long devient plausible¹². Depuis le début des hostilités, plusieurs éléments vont dans ce sens : 1/ tensions sur le détroit d'Ormuz¹³, 2/ attaques lourdes contre des installations américaines dans la région du Golfe, 3/ mobilisation des alliés de l'Iran et instabilité croissante des marchés mondiaux. Le trafic du détroit d'Ormuz apparaît contrôlé par les Gardiens de la révolution et on observe une chute du trafic. Peu de pétroliers ont ou ses alliés accepté d'être escorté par la marine américaine – trop dangereux, et pour cause.

L'armada navale américaine peut durer longtemps sur place mais les navires doivent rentrer au port pour se reconstituer en munitions. Les manœuvres maritimes révèlent à tout le moins une incapacité américaine à choisir une tactique et une stratégie adaptée à la gestion du théâtre d'opération qu'est devenu Ormuz.

Par ce contrôle maritime, l'Iran a également réussi à créer un espace diplomatique-stratégique favorable et, ce, entre les alliés traditionnels, États-Unis/Union européenne puisque, à leur tour, les Européens tentent également de peser sur la situation entourant le détroit d'Ormuz, point de passage stratégique et devenu l'un des points névralgiques du conflit. Et ce, sans avoir répondu à l'appel du président américain, qui a demandé l'appui de ses alliés pour sécuriser la zone. Le 17 avril à Paris, Emmanuel Macron et le Premier ministre britannique Keir Starmer ont coprésidé une (première) conférence à l'Élysée réunissant environ 50 pays et des représentants d'institutions internationales, afin de préparer une

12. Fawcett, L., « Le détroit d'Ormuz dans la stratégie navale américaine : contrôle, dissuasion et projection de puissance », *Défense et Sécurité internationale*, n° 156, Fawcett, L. (2021). « Le détroit d'Ormuz dans la stratégie navale américaine : contrôle, dissuasion et projection de puissance », *Défense et Sécurité internationale*, n° 156, p. 34–52, p. 34–52 ; Ibrahima Maïga, « Relecture géopolitique de la stratégie énergétique américaine : du Venezuela au détroit d'Ormuz, une guerre pour l'hégémonie pétrolière et monétaire. Implications pour la souveraineté énergétique africaine », Article de recherche, *Géopolitique de l'énergie et relations internationales*, Avril 2026.

13. Carroué Laurent, « Le détroit d'Ormuz et la troisième guerre du Golfe », *Géoconfluences*, 2026.

mission multinationale strictement défensive destinée à sécuriser le passage une fois le cessez-le-feu consolidé. Un message renouvelé lors d'un sommet européen informel à Chypre, le 24 avril. Dans un contexte de relations compliquées avec Washington, qui use toujours de la menace, et de divisions sur la question israélienne concernant l'accord d'association qui les lie, les Européens tentent de maintenir un fragile équilibre mais néanmoins clef d'un point de vue géopolitique car « la sécurité et la stabilité [du Moyen-Orient] sont étroitement liées à celles de l'Europe : il s'agit d'un voisinage crucial ». Mais la guerre en Iran et le blocage du détroit d'Ormuz ont mis en avant deux problématiques majeures sur le plan de l'énergie pour l'Union européenne : la difficulté des États membres à réagir de manière harmonisée d'une part, et la dépendance énergétique de l'UE d'autre part.

Téhéran a commencé à laisser passer des pétroliers à destination de la Chine et de l'Inde dans le détroit d'Ormuz tout en maintenant les cargaisons à destination de l'Occident bloquées. La plupart des pays du Golfe ont arrêté leur production de pétrole et de gaz, à la fois parce que les capacités de stockage sont pleines et afin de protéger leurs infrastructures pétrolières et gazières des frappes iraniennes, ce qui est très probablement un élément transformateur de l'économie mondiale à cause de la fermeture du détroit d'Ormuz.

Enfin, il semble que les États-Unis aient sollicité les bons offices de la Russie pour demander aux Iraniens de mettre la pédale douce sur leurs frappes dévastatrices et de lever le blocus du détroit d'Ormuz.

Le général français André Beaufre a écrit un livre sur la stratégie dans lequel il explique que, dans la guerre, le perdant mérite de perdre, car sa défaite est due à des erreurs de réflexion, soit avant la guerre, soit pendant la guerre. Or il y a bien eu, du côté des Américains, des erreurs de réflexion avant la guerre, nous le voyons aujourd'hui.

Impératifs et nécessités tactiques et stratégiques

Au niveau tactique, toute opération amphibie, contre l'île de Kharg ou autre, (elle se trouve tout au fond du Golfe persique) nécessiterait donc d'abord de passer par le détroit d'Ormuz et une opération amphibie visant à franchir le détroit et à remonter jusqu'à Kharg serait suicidaire. En ce qui concerne le détroit lui-même, encore plus important, car Kharg concerne le pétrole iranien, tandis que le détroit concerne le pétrole et le gaz du monde entier, concevoir une opération pour franchir le détroit avec les moyens navals américains actuellement présents dans le Golfe, les chances de succès sont si faibles que l'opération ne serait pas tout à fait

aussi suicidaire que d'aller jusqu'à Kharg, mais qu'elle s'en rapprocherait. Dans le Golfe¹⁴, les menaces contre une force navale tentant de franchir le détroit seraient multiples : des mines ; des vedettes rapides opérant depuis des grottes sur la rive nord ; des drones ; des missiles balistiques ; des missiles hypersoniques ; de l'artillerie terrestre, car le détroit est très étroit et se trouve à portée de tir depuis la côte iranienne. Il semble très compliqué de faire face à toutes ces menaces. Pour maximiser, malgré tout, les faibles chances de succès, il faudrait d'abord sécuriser grâce à des forces terrestres la rive nord du détroit. Mais cela poserait un autre problème : il est peu probable qu'un pays arabe accepte que son territoire serve de base pour une attaque terrestre contre l'Iran. La seule autre alternative serait donc un débarquement amphibie sur la côte iranienne, juste à l'extérieur du détroit d'Ormuz. Une telle opération serait elle aussi extrêmement risquée, car il faudrait faire face dès l'approche à toutes les armes précédemment mentionnées.

Il n'existe désormais que deux types de navires : les sous-marins et les cibles. Nous savons que les navires peuvent être vulnérables aux drones, mais ils peuvent aussi se défendre contre eux : les tromper, les abattre, et bénéficier d'alertes précoces grâce aux radars embarqués et aux avions américains. En revanche, nous ne savons pas encore vraiment s'ils peuvent faire face aux missiles balistiques ou hypersoniques, ni d'ailleurs si ceux-ci peuvent être assez précis pour toucher un navire en mouvement. Si ces missiles disposaient d'un guidage terminal suffisamment précis, alors les navires pourraient être frappés – ce qui changerait complètement le calcul.

Dans les faits, la force amphibie devrait accepter de découvrir en direct si cette menace est réelle... Et cela ne concerne pas seulement les porte-avions, mais tous les navires de surface. Dans une opération amphibie, il faut notamment des navires de type LHD (Landing Helicopter Dock), qui ressemblent à des porte-avions. Il faut bien sûr débarquer les troupes. Or, une fois à terre, ces forces seraient exposées aux mêmes menaces que n'importe quelle base américaine de l'autre côté du Golfe. Les pertes en hommes et en matériel pourraient donc être très élevées.

Supposons même le contrôle réussi de la rive nord du détroit : les forces resteraient vulnérables aux missiles balistiques ou hypersoniques. Même s'ils ne sont pas parfaitement ciblés, ils pourraient être tirés en salves dans une zone très étroite, ce qui augmenterait fortement les chances de toucher un navire américain, point

14. Vincent Barret, « Guerre d'Iran : le choc qui bouleverse l'économie mondiale », *Diplomatie*, n° 139, mai-juin, 2026, p. 67-71

de vue que partage sûrement la marine américaine. Ce n'est pas une opération dans laquelle elle souhaiterait s'engager...

Il est donc assez ironique que le président américain, après avoir lancé cette guerre seul avec Netanyahu, ait demandé maintenant à ses alliés de l'aider à ouvrir le détroit. Je ne vois pas pourquoi les alliés le feraient : les chances de succès sont infimes, les risques d'échec très élevés, et cela ne pourrait avoir qu'un effet d'engrenage en intensifiant la guerre. Nous savons que les Européens ont déjà refusé.

On voit ainsi que Téhéran a établi pour l'instant une véritable maîtrise du scénario de la gestion stratégique du détroit d'Ormuz dans un grand nombre de ses éléments essentiels. ■

Bibliographie succincte

- Barret Vincent, « Guerre d'Iran : le choc qui bouleverse l'économie mondiale », *Diplomatie*, n° 139, mai-juin, 2026, p. 67-71.
- Bezunesh Tamru, « L'Éthiopie et la mer Rouge : entre mythe fédérateur et débouché commercial vital », *Hérodote*, 2025-I, n° 196, p. 31-47.
- Biaggi Catherine, Carroué Laurent, « Les grands détroits et canaux internationaux dans la géopolitique des mers et océans, un système très hiérarchisé sous tensions multiformes », *Géoconfluences*, juin 2024.
- Carroué Laurent, « Le détroit d'Ormuz et la troisième guerre du Golfe », *Géoconfluences*, 2026.
- Domergue Sylvain, « Le canal de Panama, une infrastructure critique entre mondialisation maritime, rivalités géopolitiques et contraintes environnementales », *Géoconfluences*, janvier 2026.
- Domergue Sylvain, *Géopolitique des espaces maritimes*, Paris, Armand Colin, coll. « U », 2025.
- Fawcett, L., « Le détroit d'Ormuz dans la stratégie navale américaine : contrôle, dissuasion et projection de puissance », *Défense et Sécurité internationale*, n° 156, 2021, p. 34-52.
- Gafaïti Kevan, *La crise du détroit d'Ormuz de 2018 à nos jours, une victoire iranienne ?*, Paris, L'Harmattan, 2022, 262 p.
- Gakis Stefanos, « Un siècle d'évolution du régime juridique des Détroits. Du Traité de Lausanne au canal d'Istanbul », *Annuaire français de relations internationales*, éd. Panthéon-Assas, 2023, p. 839-854.
- Guiziou François H., « Le détroit de Bab-el-Mandeb, un contexte maritime et littoral frictionnel », *Cybergéo, revue européenne de géographie, espace, société, territoire*, 1056, 2023.
- Lasserre Frédéric (dir.), *Les détroits maritimes*, *Cahiers de géographie du Québec*, Vol. 48, n° 135, décembre 2004, 468 p.

- Lasserre Frédéric, Pic Pauline, *Géopolitique des détroits. Enjeux de contrôle de passages stratégiques*, Paris, Le Cavalier Bleu, 2025, 184 p.
- Louchet André, *Atlas des mers et des océans. Conquêtes, tensions, explorations*, Paris, Autrement, n^{le} éd., 2026.
- Louchet André, *La planète océane. Précis de géographie maritime*, Paris, Armand Colin, Coll. U, 2014, 2^e éd.
- Maïga Ibrahima, « Relecture géopolitique de la stratégie énergétique américaine : du Venezuela au détroit d'Ormuz, une guerre pour l'hégémonie pétrolière et monétaire. Implications pour la souveraineté énergétique africaine », Article de recherche, *Géopolitique de l'énergie et relations internationales*, Avril 2026.
- Nora Mareï, « Le détroit de Gibraltar dans la mondialisation des transports maritimes. Capter les circulations marchandes pour créer du développement », *Échogéo*, n° 19, 2012.
- Semmoud Bouziane, *Mers, détroits et littoraux : charnières ou frontières des territoires ?*, Paris, L'Harmattan, 2009, 414 p.