

Le Détroit de Bab El Mandeb : un rôle géopolitique redéfini par la crise politique yéménite

The Bab El Mandeb Strait: A geopolitical role redefined by the Yemeni political crisis

BENALLOUM Assia

Doctorante

Faculté des Sciences Juridiques Economiques et Sociales-Mohammedia

Université Hassan II de Casablanca

Laboratoire des Etudes Politiques et Gouvernance Territoriale (EPGOT)

Maroc

RAJEB Souad

Enseignante-Chercheuse

Faculté des Sciences Juridiques Economiques et Sociales-Mohammedia

Université Hassan II de Casablanca

Laboratoire des Etudes Politiques et Gouvernance Territoriale (EPGOT)

Maroc

Date de soumission : 24/06/2025

Date d'acceptation : 04/08/2025

Pour citer cet article :

BENALLOUM .A & RAJEB. S (2025) « Le Détroit de Bab El Mandeb : un rôle géopolitique redéfini par la crise politique yéménite », Revue Internationale du chercheur «Volume 6 : Numéro 3» pp : 32- 55

Résumé

Le détroit de Bab El Mandeb constitue un point crucial pour le commerce mondial et les échanges internationaux. Reliant la Mer Rouge au Golfe d'Aden, il est un point d'étranglement stratégique qui permet le passage de pétroliers et de navires commerciaux. Toutefois, cette importance stratégique peut considérablement être limitée par les instabilités politiques présentes dans les Etats limitrophes du Détroit. Cet article se propose d'analyser l'impact de l'instabilité politique au Yémen, un Etat riverain du détroit, sur l'importance stratégique du détroit de Bab el-Mandeb. A travers une méthodologie descriptive-analytique, il est possible d'examiner deux principales menaces à la sécurité maritime du Détroit de Bab El Mandeb : (1) La guerre civile yéménite (2014-2023) ; (2) le blocage maritime exercé par les Houthis dans la Mer Rouge à partir de Novembre 2023. Les résultats démontrent que la seconde menace a plus eu d'impact sur l'importance stratégique du Détroit de Bab El Mandeb en comparaison avec la première. Ces résultats peuvent être expliqués par le fait qu'une coalition internationale dirigée par l'Arabie Saoudite contrôlait la majeure partie du détroit au cours de la période allant de 2015 à 2023. Le retrait des troupes émiraties en 2020 combinée au changement de politique saoudienne à l'égard du Yémen ont laissé le champ libre au groupe Houthis d'établir un blocage maritime dans la Mer Rouge, impactant alors la sécurité maritime dans la région.

Mots clés :

Détroit, Bab El Mandeb, sécurité maritime, Yémen, guerre civile

Abstract

The Bab El Mandeb Strait is a crucial point for global trade and international exchanges. Connecting the Red Sea to the Gulf of Aden, it is a strategic chokepoint that allows the passage of oil tankers and commercial vessels. However, this strategic importance can be significantly limited by the political instabilities present in the states bordering the Strait. This article aims to analyze the impact of political instability in Yemen, a state bordering the Strait, on the strategic importance of the Bab El Mandeb Strait. Through a descriptive-analytical methodology, it is possible to examine two main threats to the maritime security of the Bab El Mandeb Strait: (1) The Yemeni Civil War (2014-2023); (2) the maritime blockade exercised by the Houthis in the Red Sea from November 2023. The results demonstrate that the second threat has had a greater impact on the strategic importance of the Bab El Mandeb Strait compared to the first. These results can be explained by the fact that an international coalition led by Saudi Arabia controlled most of the strait during the period from 2015 to 2023. The withdrawal of Emirati troops in 2020 combined with the change in Saudi policy towards Yemen left the field open for the Houthi group to establish a maritime blockade in the Red Sea, thus impacting maritime security in the region.

Keywords:

Strait, Bab El Mandeb, maritime security, Yemen, civil war

Introduction

La géopolitique, en tant que l'analyse de l'influence des facteurs géographiques sur la politique étrangère d'un Etat, s'est longtemps intéressée aux sources de la puissance étatique dans le système international. C'est une discipline qui s'intéresse, selon la définition donnée par Philippe Moreau Defarges, « *aux rapports entre l'espace et la politique : en quoi les données spatiales affectent-elles le ou la politique* » (Moreau Defarges, 1994). Plusieurs auteurs, principalement dans l'école allemande, se sont penchés sur l'analyse de la puissance terrestre comme origine de la puissance des Etats. L'école allemande, s'est retrouvée confrontée à des analyses plus approfondies développées par des auteurs anglo-saxons notamment Mackinder et Mahan. Ces derniers définissaient la puissance d'un Etat par la domination des mers et des océans (Mahan, 1890). Cette domination est d'autant plus importante lorsqu'il s'agit de détroit, généralement défini comme une voie navigable étroite de largeur limitée qui est bordée de terre et utilisée par les navires commerciaux et militaires et les avions pour la navigation internationale entre les mers ouvertes et les régions du monde (Caminos & Cogliati-Bantz, 2014). Cette partie étroite de la Mer a longtemps fait l'objet de contestation en raison de son importance stratégique au niveau militaire, commercial et économique. La domination des détroits attribuait aux Etats une prédominance régionale et internationale que nul ne peut contester. Toutefois, la situation d'un détroit, en raison de l'espace retreint, dépend des Etats riverains. Des Etats riverains développés économiquement garantissent la prospérité au niveau des détroits. Parallèlement, des Etats riverains instables politiquement peuvent impacter négativement l'importance stratégique d'un détroit. Afin d'étayer davantage cet argument, nous avons choisi d'analyser un détroit international, parmi les plus importants en raison de sa position stratégique. Ce détroit n'est autre que le Détroit de Bab El Mandeb.

Le détroit de Bab el Mandeb est une voie navigable d'importance stratégique qui relie la Mer Rouge au Golfe d'Aden et constitue une voie maritime essentielle pour le commerce mondial (Koshaimah & Zou, 2023). Situé entre le Yémen, le Djibouti et l'Erythrée, le détroit de Bab el Mandeb mesure 29 km de large à son point le plus étroit (Shay, 2018). Il est l'un des points de transit maritime les plus stratégiques au monde (F. Gresh, 2017). Il constitue un carrefour crucial pour le commerce mondial : la quasi-totalité des échanges entre l'Union européenne et la Chine, le Japon, l'Inde et le reste de l'Asie passe par le détroit de Bab el-Mandeb (Shay, 2018). Il est classé au troisième rang mondial après les détroits de Malacca et d'Ormuz (Haydar, 2014).

Il apparaît donc clair que le détroit de Bab El Mandeb revêt une importance cruciale pour les échanges commerciaux internationaux. Toutefois, l'instabilité dans les Etats riverains, principalement au Yémen, ne manque pas de diminuer cette importance stratégique et constitue un obstacle pour le commerce international dans la région. Face à ce constat, il nous semble judicieux de soulever la problématique suivante : Dans quelle mesure l'importance stratégique du détroit de Bab El Mandeb se trouve-t-elle reconfigurée par les instabilités politiques internes au Yémen ?

Afin de répondre à cette problématique, l'analyse commence par l'élaboration d'un cadre théorique articulé autour, d'une part, des théories géopolitiques axées sur la puissance maritime en tant que fondement de la puissance étatique, et, d'autre part, du cadre juridique international applicable aux détroits internationaux. Sur cette base, l'étude se poursuit par l'examen de l'importance stratégique du détroit de Bab el-Mandeb, avant de se pencher sur les instabilités géopolitiques affectant l'un des États riverains, le Yémen. Deux menaces principales pesant sur la sécurité maritime du détroit seront analysées : la guerre civile yéménite de 2014, qui s'est internationalisée avec l'intervention d'une coalition dirigée par l'Arabie saoudite à partir de mars 2015, et le blocage maritime imposé par le groupe non étatique des Houthis à partir de novembre 2023, visant principalement les navires américains, britanniques et israéliens. La présente analyse aura pour principal but de décortiquer l'impact de l'instabilité politique au Yémen sur le détroit de Bab El Mandeb.

1. Méthodologie

Cette étude repose sur une approche descriptive-analytique combinant plusieurs méthodes de collecte et d'exploitation de données secondaires, avec un accent particulier mis sur l'analyse documentaire. Elle vise à identifier, contextualiser et interpréter les dynamiques géopolitiques et juridiques qui façonnent la sécurité maritime dans le détroit de Bab el-Mandeb, à partir d'une lecture croisée de sources quantitatives et qualitatives.

L'analyse documentaire constitue la méthode centrale de cette recherche. Elle repose sur l'examen systématique de rapports publiés par des organisations internationales reconnues pour leur autorité et leur neutralité, telles que l'Organisation maritime internationale (OMI), la U.S. Energy Information Administration (EIA), la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), ou encore l'International Crisis Group. A ces sources

s'ajoutent des articles scientifiques évalués par les pairs, des ouvrages académiques spécialisés en géopolitique maritime, ainsi que des documents juridiques portant sur le droit de la mer, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM).

L'évaluation de l'importance géostratégique du détroit de Bab el-Mandeb repose sur une grille d'analyse fondée sur plusieurs critères principaux : (1) La position géographique du détroit au sein des grandes routes commerciales maritimes mondiales, notamment en lien avec le Canal de Suez et la mer Rouge ; (2) La part du commerce maritime mondial transitant par cette voie, incluant les flux de conteneurs, de produits manufacturés et de matières premières ; (3) Le volume de transit pétrolier, en barils par jour, y compris les flux d'hydrocarbures provenant du Golfe persique à destination de l'Europe et de l'Amérique du Nord.

Toutefois, il convient de souligner plusieurs limites méthodologiques. D'une part, certaines données quantitatives sur le transit maritime ou les flux pétroliers ne sont disponibles qu'à une fréquence annuelle, ce qui empêche une analyse en temps réel des évolutions récentes, notamment après novembre 2023. D'autre part, les informations relatives aux groupes non étatiques, comme les Houthis, sont souvent fragmentaires et sujettes à caution, en raison du manque d'accès direct aux zones concernées et de la polarisation des sources disponibles. Cette limite affecte en particulier l'évaluation de la portée stratégique et logistique du blocus maritime mis en place récemment.

2. Cadre théorique

Avant d'aborder plus en détail l'objet de cette étude, il convient de définir un cadre théorique permettant d'analyser l'impact des instabilités politiques yéménites sur l'importance stratégique du détroit de Bab El Mandeb. Dans le cadre de la géopolitique, l'analyse commencera par un examen des principales théories géopolitiques, en particulier celles qui attribuent l'origine de la puissance étatique à la maîtrise des mers et des océans. Ces théories offrent des clés de lecture du comportement des États voisins dans leur intervention au Yémen en 2015. Dans un second temps, l'attention portera sur le régime juridique des détroits internationaux, avec un focus sur les conventions internationales encadrant le contrôle, le partage et le passage dans ces espaces stratégiques.

2.1 La géopolitique

Le terme « géopolitique » est employé pour la première fois par Rudolf Kjellén en 1899, dans un article consacré aux frontières de la Suède, avec cette définition : « *La science de l'Etat en tant qu'organisme géographique, tel qu'il se manifeste dans l'espace. L'Etat en tant que pays, en tant que territoire, ou de manière plus significative en tant qu'empire* » (Encel, 2011). La géopolitique, selon la définition donnée par Yves Lacoste est « *l'analyse des rivalités ou rapports de pouvoirs et d'influence sur des territoires pour le contrôle des populations et des ressources qui s'y trouvent et des représentations dont ces territoires sont l'objet selon les différents protagonistes* » (Lacoste, 1995). Elle fait donc référence à l'influence des conditions spatiales sur la politique adoptée par les Etats, mais elle peut très bien porter sur l'influence de la politique des Etats, qu'elle soit intérieure ou extérieure, sur l'espace. D'une manière générale, la géopolitique porte sur la relation entre espace et politique. L'espace constitue donc le fondement de l'analyse géopolitique. L'espace, selon la définition donnée par Vallaux, est « *une étendue déterminée, pourvue d'un nombre plus ou moins grand de ces caractères physiques dont la diversité et les interpénétrations se déroulent à nos yeux sur la surface de la terre* » (Vallaux, 1911). Dollfus définissait les espaces géographiques comme des « *espaces localisables, différenciés, changeants et qui se décrivent* » (Dollfus, 1970). Ces espaces sont vécus, appréhendés, revendiqués, exploités par des acteurs, sans lesquels l'analyse géopolitique n'a pas de sens, car sans acteur, il n'y a pas de dynamique des territoires, pas de rivalité de pouvoir sur ces territoires (Lassere, Gonon, & Mottet, 2020). Kant considère que l'espace n'a pas d'existence réelle. Dans son ouvrage intitulé « *Critique de la raison pure* », publié en 1781, Kant définissait l'espace comme « *une représentation nécessaire a priori qui sert de fondement à toutes les perceptions extérieures. On ne peut jamais se représenter qu'il n'y ait pas d'espace, quoique l'on puisse bien penser qu'il n'y ait pas d'objets dans l'espace. Il est considéré comme la condition de la possibilité des phénomènes, et non pas comme une détermination qui en dépende, et il est une représentation a priori qui sert de fondement, d'une manière nécessaire, aux phénomènes extérieurs* » (Kant, 1781). Jacques Lévy définit l'espace en fonction de la spatialité en donnant la définition suivante : « *Les espaces sont des environnements qui prédisposent ceux qui s'y trouvent à un certain type d'action, mais ces environnements sont aussi le résultat de ce qu'on peut appeler les spatialités, c'est-à-dire l'action de ceux qui y sont immergés*» (Lévy, 2022).

La géopolitique a été marquée par plusieurs théories qui ont tenté d'étudier l'origine de la puissance des Etats à travers l'analyse des caractéristiques spatiales. Au cours de cet article,

nous porterons notre attention sur deux théories géopolitiques clés qui vont nous permettre d'analyser en profondeur l'impact des instabilités politiques yéménites sur le Détroit de Bab El Mandeb. D'abord, la théorie de Mackinder. La thèse centrale de Mackinder, défendue dans un article du *Geographical Journal* de 1904, définit l'épicentre des phénomènes géopolitiques à partir du concept de centre géographique. C'est autour du pivot, ou cœur du monde que Mackinder nomme *Heartland*, que s'articulent toutes les dynamiques géopolitiques de la planète (Chauprade, 2007). Ce pivot de la politique mondiale est l'Eurasie, que la puissance maritime ne parvient pas à atteindre, et son cœur intime en est la Russie qui occupe dans l'ensemble du monde la position stratégique centrale qu'occupe l'Allemagne en Europe (Chauprade, 2007). Pour Mackinder, le monde est comparable à un océan mondial où se trouve l'île mondiale (*world island*) composée de l'Asie, de l'Europe et de l'Afrique. Autour d'elle, se trouvent les grandes îles (*outcycling island*), l'Amérique, l'Australie, le Japon, la Grande-Bretagne (Boniface, 2011). Le cœur du monde, selon Mackinder, s'étend de l'Arctique à l'Asie centrale, incluant les territoires européens à l'est d'une ligne allant de la Baltique à l'Adriatique, y compris ceux de la Russie (Defay, 2018). Dès lors, Mackinder affirme : « *Qui contrôle l'Europe de l'Est commande l'Heartland. Qui contrôle l'Heartland commande l'île-mondiale. Qui contrôle l'île-mondiale commande le monde* ».

Ensuite, la seconde théorie importante dans ce cadre est la théorie de Mahan. Alfred Mahan définit la puissance d'un Etat par la domination des mers. Son travail repose sur l'étude des stratégies qui ont permis le contrôle des mers dans l'histoire (Gallois, 2022). Dans « *The influence of sea power upon history* » publié en 1890 (Mahan, 1890), Mahan compare la politique séculaire de l'Angleterre, détentrice de nombreux points d'appuis sur toute la surface du globe et première puissance mondiale, à celle de la France, longtemps aussi puissante que sa rivale, mais qui s'est épuisée en hésitant entre sa vocation maritime et sa vocation continentale (Zajec, 2016). A travers ses travaux de comparaison entre différentes puissances, il élaborait six principes de la puissance maritime. Ces principes donnent une importance à l'insularité mais considèrent d'autres facteurs comme centraux pour qu'un Etat puisse détenir la puissance navale : (1) position géographique avantageuse ; (2) des côtes praticables, des ressources naturelles abondantes et un climat favorable, ce que Mahan appelle « *the physical conformation* » ; (3) l'étendue du territoire ; (4) la population ; (5) le caractère national ; (6) un gouvernement ayant la vocation de dominer la mer (Mahan, 1890).

2.2 Les Détroits internationaux

Le détroit est une voie navigable naturelle, « une contraction de la mer entre deux territoires, étant de largeur limitée » (Bruel, 1947). Il fait référence à une voie navigable étroite qui relie naturellement deux grandes parties de l'eau (Kamran Dastjerdi & Hosseini Nasrabady, 2020). La nature de ces deux territoires maritimes a davantage été spécifiée au niveau des conventions internationales relatives au droit de la mer. L'article 16-Alinéa 4 de la Convention de Genève de 1958 relative à la Mer Territoriale et la Zone Contiguë stipule que le détroit est le territoire maritime qui se situe entre « *une partie de la haute mer et une autre partie de la haute mer ou de la mer territoriale d'un Etat étranger* » (Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, 1958). Cette définition a davantage été précisée dans l'article 37 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 dans la mesure où il définit le détroit international utilisé pour la navigation internationale comme « *une partie de la haute mer ou d'une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou d'une zone économique exclusive* » (Conférence des Nations unies sur le droit de la mer, 1982). Les détroits internationaux sont souvent utilisés à des fins militaires et économiques pour les bloquer ou les maintenir ouverts. Tout au long de l'histoire, le contrôle des principaux détroits et autres voies étroites artificielles en mer a été l'un des objectifs politico-militaires les plus importants (Kamran Dastjerdi & Hosseini Nasrabady, 2020). Ils sont donc un facteur géographique qui joue un rôle important dans l'équilibre des pouvoirs régionaux et mondiaux en raison de leur valeur communicationnelle, économique, militaire et géopolitique ; les gouvernements et les puissances qui gouvernent le détroit l'utilisent comme un moyen dans leur politique étrangère (Kamran Dastjerdi & Hosseini Nasrabady, 2020).

Au niveau du droit international, les détroits internationaux bénéficient d'un régime indépendant qui est subdivisé en « passage en transit », objet de la Section 2 de la Convention sur le droit de la mer de 1982 et « passage inoffensif », objet de la Section 3 de la même convention. Le passage en transit est défini comme l'exercice des libertés de navigation et de survol uniquement dans le but d'un transit continu et rapide d'un détroit. Ce transit est effectué selon les modes normaux de transit continu et rapide utilisés par ces navires et aéronefs (Kamran Dastjerdi & Hosseini Nasrabady, 2020). Dans le cadre de ce régime, les Etats utilisateurs peuvent naviguer de manière continue, rapide et sans entrave dans le cadre de leur mode de fonctionnement normal. Bien qu'il subsiste une zone grise concernant la définition

précise du terme « mode normal », il est largement admis qu'il inclut les droits de passage submergé pour les sous-marins en vertu de l'utilisation de l'expression « liberté de navigation » à l'article 38 de la Convention sur le droit de la mer de 1982 (Radha, Dixit, & Singh, 2022). En outre, les navires qui entreprennent un « passage en transit » doivent le faire dans le respect des réglementations en vigueur en matière de sécurité et de protection de l'environnement, telles que codifiées dans la Convention de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, ainsi que des réglementations établies (Radha, Dixit, & Singh, 2022).

S'agissant du régime du « passage inoffensif », il s'applique aux détroits internationaux de deux types : le premier comprend les détroits qui se situent entre la haute mer ou la ZEE et le territoire d'un Etat limitrophe, et le second ceux qui se situent entre le continent et les îles de l'Etat limitrophe. Dans les deux cas, le droit de passage inoffensif reste conforme à la section 3 de la partie II de la Convention sur le droit de la mer de 1982 sur le passage inoffensif dans la mer territoriale (Radha, Dixit, & Singh, 2022). En matière de passage inoffensif, les Etats côtiers disposent de larges pouvoirs réglementaires qui s'étendent jusqu'à la suspension temporaire et conditionnelle des droits de passage. Tous ces pouvoirs réglementaires, à l'exception du pouvoir de suspendre le passage inoffensif, s'appliquent à cette catégorie de détroits, justifiant l'appellation de « passage inoffensif non suspendable » (Radha, Dixit, & Singh, 2022).

3. L'importance stratégique du Déroit de Bab El Mandeb

Le détroit de Bab el Mandeb est un point d'étranglement stratégique essentiel pour le commerce et la libre circulation du pétrole et du gaz (F. Gresh, 2017). Géopolitiquement, il constitue le point d'étranglement le plus sensible de la navigation internationale dans la longue voie navigable qui comprend le détroit de Gibraltar, la Méditerranée, le canal de Suez, la mer Rouge et le golfe d'Aden (Lott, 2021). Il relie les ZEE du Djibouti, du Yémen et de la Somalie dans le golfe d'Aden d'une part, et les ZEE de l'Erythrée, du Yémen, du Soudan, de l'Arabie saoudite et de l'Egypte dans la mer Rouge d'autre part. Ces Etats, à l'exception de l'Erythrée, sont des Etats parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. Ainsi, à l'instar du régime juridique du détroit d'Ormuz, le régime du passage en transit s'applique au détroit de Bab el-Mandeb en vertu de l'article 37 de la Convention de 1982 (Lott, 2021).

3.1 La position géographique du Déroit Bab El Mandeb :

Le détroit de Bab el Mandeb est une voie navigable d'importance stratégique qui relie la mer Rouge au golfe d'Aden et constitue une voie maritime essentielle pour le commerce mondial (Koshaimah & Zou, 2023). Il constitue l'un des points de transit maritime les plus stratégiques au monde au vu de sa position géographique avantageuse qui relie l'océan Indien à la mer Rouge et au canal de Suez (F. Gresh, 2017). Il est un élément important de la connexion de la mer Méditerranée et de la mer Rouge avec l'océan Indien séparant ainsi l'Afrique de la péninsule arabique. En effet, le canal de Suez relie la Méditerranée à la mer Rouge, tandis que le détroit de Bab el-Mandeb relie la mer Rouge à l'océan Indien (Lott, 2021). Les caractéristiques géographiques du détroit de Bab el-Mandeb sont favorables à la navigation internationale : c'est un détroit large, profond et rectiligne qui ne comporte pas beaucoup d'îlots ou de rochers qui diminueraient significativement la sécurité de la navigation. A l'un de ses points les plus étroits, entre l'île yéménite de Perim (13 km²) et l'île de Kadda Dabali à Djibouti (l'une des îles des Sept Frères), le détroit mesure environ 9,5 miles maritimes de large. Mesuré de l'île yéménite de Perim à la côte continentale de Djibouti, le détroit de Bab el Mandeb mesure 11,5 miles maritimes de large (Lott, 2021).

Le détroit de Bab el-Mandeb est donc une voie navigable stratégique située entre le Yémen, Djibouti et l'Erythrée (Shay, 2018), reliant deux espaces maritimes des plus importants au monde : l'Océan Indien et la Mer Rouge. L'océan Indien est une région distincte avec sa propre identité géographique caractérisé par une abondance de ses gisements de pétrole (Yadav & Yadav, 2024). En raison de la mondialisation, l'océan Indien a acquis une importance vitale pour les Etats qui souhaitent renforcer leurs économies et neutraliser leurs Etats rivaux dans la compétition maritime et navale (Shabbir, Bashir, & Saleem, 2019). En raison de ces goulots d'étranglement, la concentration économique et politique mondiale s'est déplacée vers la région de l'océan Indien. Cet océan possède de riches ressources énergétiques qui ont accru son importance parmi les principaux acteurs mondiaux (Shabbir, Bashir, & Saleem, 2019). S'agissant de la Mer Rouge, il est important de mentionner qu'elle bénéficie d'une situation géographique privilégiée car elle constitue l'entrée de l'océan Indien par le détroit de Bab-el-Mandeb (Guedim, 2024). Elle constitue une voie navigable stratégique qui se situe entre l'Europe, l'Afrique et l'Asie, bordant la péninsule arabique et l'Afrique de l'Est (Abdulla & Singh, 2018). La mer Rouge s'ouvre sur la mer Méditerranée au nord par le canal de Suez, et sur le golfe d'Aden au sud par le détroit de Bab el-Mandeb, reliant ainsi l'Europe et l'Asie. Les deux sorties maritimes, à savoir Bab el Mandeb et le canal de Suez, sont les pendants de deux

autres goulets d'étranglement stratégiques mondiaux, à savoir le détroit de Malacca, une voie de navigation principale pour le flux commercial et les ressources entre l'Asie de l'Est et l'Europe, et le détroit d'Ormuz.

Figure n°1 : Position Géographique du Détroit de Bab El Mandeb



Source : U.S. Energy Information Administration, Disponible à

<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=41073> (Consulté le 10 Juin 2025)

3.2 L'importance économique du Détroit de Bab El Mandeb :

Depuis l'Antiquité, le détroit de Bab El Mandeb a été une importante voie de transit pour le commerce entre l'Est et l'Ouest et, à l'époque moderne, il a acquis une importance stratégique après l'ouverture du canal de Suez. Il sert de porte d'entrée sud du canal de Suez pour atteindre les marchés européens et nord-américains et d'entrée nord vers l'océan Indien et les vastes marchés asiatiques et africains. Si le trafic maritime à travers le détroit de Bab-El-Mandeb est perturbé ou fermé, cela interrompt pratiquement les mouvements commerciaux à travers le canal de Suez et cela peut être catastrophique pour l'économie mondiale (Srinivas, 2024). En effet, la part de marchandises traversant le détroit de Bab El Mandeb est de 22,6% (Figure N°2), ce qui corrobore sa fonction de lien commercial entre l'Europe, l'Asie et l'Afrique.

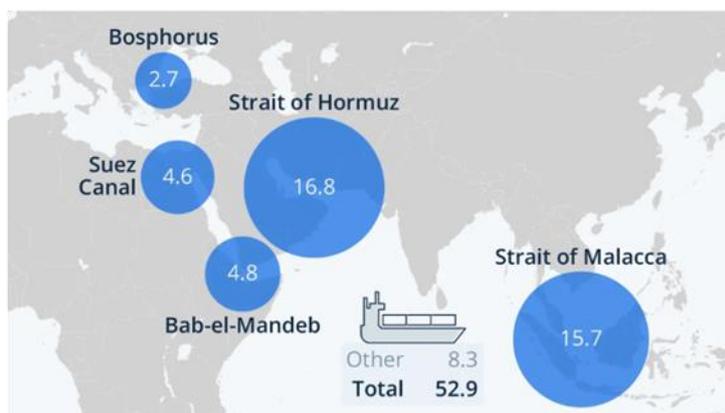
Figure n°2 : Points d'étranglement du transport maritime mondial : part (%) des marchandises échangées entre Etats non voisins



Source : Buchholz, Katharina, Global Shipping's Chokepoints, in Container Shipping, Statista, disponible à : <https://www.statista.com/chart/31489/shippings-chokepoints/> (consulté le 25 juin 2025).

En plus de sa fonction de passage commercial, le détroit de Bab El Mandeb est un des principaux points d'étranglements permettant le passage de pétroliers en direction de l'Europe et de l'Amérique, avec un volume de transit pétrolier de 4,8 million barils par jour en 2018 (**Figure N° 3**). Le détroit d'Ormuz et le détroit de Malacca sont les principaux goulets d'étranglement stratégiques du monde en termes de volume de transit de pétrole. Comme une grande partie du monde dépend des exportations de pétrole brut du golfe Persique, les pétroliers qui les transportent doivent passer par le détroit d'Ormuz pour atteindre les mers ouvertes, puis ceux à destination de l'Asie de l'Est et du Sud-Est passent par le détroit de Malacca, tandis que ceux à destination de l'Europe et des Amériques doivent naviguer par le détroit de Bab-El-Mandeb et le canal de Suez (Srinivas, 2024).

Figure n° 3 : Niveau de pétrole transporté par la mer transitant par des points d'étranglement possibles en 2018 (millions de barils par jour)



Source : Niall McCarthy, How Global Seaborne Oil Depends On Major Chokepoints

[Infographic], Statista (republie via Forbes), disponible à :

<https://www.forbes.com/sites/niallmccarthy/2021/03/25/how-global-seaborne-oil-depends-on-major-chokepoints-infographic/> (consulté le 25 juin 2025)

Toutefois, selon l'Administration américaine de l'information sur l'énergie, le flux de pétrole brut et de produits pétroliers à travers le détroit stratégique de Bab el-Mandeb a chuté de plus de 50 % au cours des huit premiers mois de l'année 2024 (Schuler, 2024). Selon les données de Vortexa, le commerce de pétrole via le détroit de Bab el-Mandeb a chuté à une moyenne de 4,0 millions de barils par jour (b/j) en 2024 jusqu'en août, un contraste frappant avec les 8,7 millions de b/j enregistrés en 2023 (Schuler, 2024). Parallèlement, la partie Nord du Détroit de Bab El Mandeb dominée par les côtés yéménites n'a pas connu une diminution significative entre 2014 et 2018 concernant le taux de pétrole et de Gaz Naturel Liquéfié transitant quotidiennement par le détroit de Bab El Mandeb, malgré que le Yémen était en pleine période d'instabilité politique et de guerre civile qui a conduit à une division profonde du territoire yéménite. L'impact sur le transport maritime au sein du Détroit de Bab El Mandeb ne s'est fait ressentir qu'à la fin de l'année 2023, lorsque la milice Houthie basée au Yémen a commencé à lancer des attaques contre des navires commerciaux traversant la mer Rouge en solidarité avec les Palestiniens (Schuler, 2024). La guerre civile yéménite n'a pas donc eu d'effets directs sur le commerce maritime dans le détroit de Bab El Mandeb. Ce constat nous pousse à analyser en profondeur les deux menaces potentielles à la sécurité maritime dans le détroit de Bab El mandeb : (1) La guerre civile yéménite ; (2) Le blocage maritime imposé par les Houthis dans la Mer Rouge.

4. Les menaces à la sécurité maritime dans le Détroit de Bab El Mandeb

Le détroit de Bab El Mandeb constitue un point d'étranglement stratégique dans le commerce et les échanges maritimes entre l'Europe, l'Afrique et l'Asie. Toutefois, son importance stratégique a considérablement diminué suite au blocage maritime exercé fin novembre 2023 par le groupe non étatique surnommé les Houthis au Yémen. Ce blocage a eu des conséquences majeures sur les échanges internationaux. Il est toutefois important de signaler que le Yémen connaît depuis 2014 une guerre civile des plus meurtrières, une guerre qui s'est régionalisée en Mars 2015 suite à l'intervention d'une coalition internationale dirigée par l'Arabie Saoudite. Cependant, l'instabilité politique au Yémen qui a duré près d'une décennie n'a pas impacté l'importance économique du Détroit de Bab El Mandeb, selon les données exposées dans la section précédente. Cette section expose deux menaces potentielles à la sécurité maritime du détroit de Bab El-Mandeb. Elle vise à répondre à la question suivante : pourquoi la sécurité maritime du détroit de Bab El-Mandeb a-t-elle été davantage affectée par les actions des Houthis en novembre 2023 que par la guerre civile yéménite ?

4.1 La guerre civile yéménite

Depuis 2014, le Yémen fait l'objet d'une crise géopolitique sans précédent. Cette crise a tant impacté la vie politique que la vie économique du pays laissant derrière elle un Etat fragmenté sur tous les niveaux. En 2014, les Houthis ont dissous le parlement et annoncé la création du Conseil national de transition (Domazeti, 2020). Le Conseil révolutionnaire Houthis a pris le pouvoir le 6 février 2015 et a présenté une série de mesures proposées pour créer un nouveau système politique. Lorsque le président Hadi s'est échappé de sa résidence surveillée à Sanaa pour se rendre à Aden le 21 février 2015, il a retiré sa démission et annulé toutes les mesures prises par le régime Houthis (Brehony, 2015). Ce dernier a réagi en mobilisant des milices afin de prendre le contrôle d'Aden et du sud dès que possible et d'arrêter Hadi, qui s'est enfui à Riyad (Brehony, 2015). La décision de prendre le contrôle d'Aden a conduit au lancement de l'intervention de la coalition menée par l'Arabie saoudite le 26 mars 2015 (Brehony, 2015). La résolution 2216 du Conseil de sécurité de l'ONU, bien que n'approuvant pas l'attaque, exigeait en effet que les Houthis se retirent de Sanaa et des autres zones qu'ils avaient prises, remettent leurs armes et reconnaissent la légitimité du régime du président Hadi (Brehony, 2015).

La coalition était dirigée par l'Arabie saoudite et bénéficiait du soutien matériel de plusieurs autres pays du Conseil de Coopération du Golfe (CCG) et pays arabes, ainsi que du soutien technique et logistique des Etats-Unis et du Royaume-Uni (Brehony, 2015). Du point de vue

de la coalition, il était inconcevable de permettre à un groupe idéologique comme les Houthis de prendre le contrôle du Yémen, où il pourrait menacer leurs intérêts stratégiques.

Le détroit était aux mains des Houthis depuis mars 2015. Le 1er octobre 2015, les forces de la coalition internationale ont pris le contrôle de l'île de Perim ainsi que du côté arabe du détroit stratégique de Bab el-Mandeb reliant la mer Rouge au golfe d'Aden aux combattants Houthis. Mais les rebelles contrôlaient toujours certaines des hauteurs qui surplombent le détroit depuis le continent et un certain nombre de ports le long de la côte yéménite de la mer Rouge (Shay, 2016). Le contrôle de certaines parties du Détroit de Bab El Mandeb a permis au groupe Houthis de mener plusieurs attaques navales menaçant ainsi tout passage par le Détroit. En effet, de 2015 à 2020, la principale menace pour la navigation internationale dans la mer Rouge, Bab el-Mandeb et le golfe d'Aden provenait du mouvement Houthi. De nombreuses attaques navales des forces Houthis contre les forces de la coalition dirigée par l'Arabie saoudite dans Bab el-Mandeb et ses abords ont eu lieu pendant le conflit armé yéménite (Lott, 2021). Un navire humanitaire des Emirats arabes unis (EAU) a été touché par des missiles et a failli couler le 1er octobre 2016, dans le détroit de Bab al-Mandab (Shay, 2016). De plus, des navires de guerre et des navires commerciaux battant pavillon d'un Etat neutre ont été attaqués à plusieurs reprises près des côtes yéménites. En plus des attaques de missiles et des attaques menées par de petites embarcations, notamment des bateaux télécommandés et des bateaux suicides, la navigation internationale à travers le détroit de Bab el-Mandeb était menacée par les mines navales placées par les forces Houthies dans la mer Rouge (Lott, 2021).

Toutefois, ces attaques ne se sont pas fait ressentir sur l'importance économique du Détroit de Bab El Mandeb car la majeure partie des côtes yéménites étaient contrôlées par la coalition internationale, principalement les EAU. Alors que l'Arabie saoudite étendait son influence sur les gouvernorats du Nord, les Emirats cherchaient à contrôler Aden et certaines régions voisines et des emplacements stratégiques importants, en particulier ceux surplombant la bande côtière, et ont saisi de nombreux ports yéménites importants comme Mukalla, Aden et Mocha. Les Emirats souhaitent depuis longtemps accéder à l'océan Indien via le port d'Aden en raison de son importance stratégique et de la conscience de son influence potentielle (Koshaimah & Zou, 2023). Cependant, en février 2020, les EAU ont annoncé le retrait officiel de leurs troupes du Yémen, ce qui constituait, selon les EAU, une réaction pragmatique à l'accord de Stockholm signé en décembre 2018 et un passage d'une stratégie de guerre à une stratégie de paix ; il

s'agissait en partie, selon les EAU, d'une mesure de confiance visant à persuader les Houthis et d'autres de rechercher une solution pacifique (Brehony, 2020). Cependant, les troupes des EAU ont également été retirées d'une grande partie du sud (Brehony, 2020). Les EAU sont restées publiquement engagés envers la coalition, mais ont depuis consacré leurs énergies à d'autres questions régionales (Brehony, 2020).

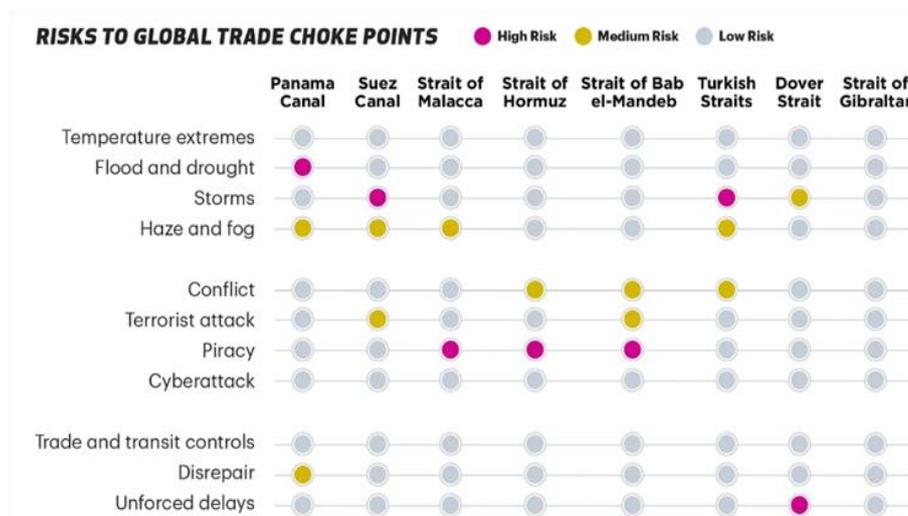
Tout comme les EAU, l'Arabie Saoudite a entamé, à partir de 2021, des efforts diplomatiques de résolution du conflit. En effet, le 22 mars 2021, l'Arabie saoudite a lancé une initiative de paix pour mettre fin à la guerre et trouver une solution politique à la crise au Yémen (Ali, Ali, & Khan, 2023).

Le retrait des troupes émiraties et le changement de la politique saoudienne combinés avec les transformations régionales qu'a connues le Moyen-Orient en 2023 principalement en Palestine ont laissé le champ libre au groupe Houthis pour accroître sa domination des côtes yéménites du détroit de Bab El Mandeb.

4.2 Le blocage maritime des Houthis de la Mer Rouge et son impact sur Bab El Mandeb

Le Détroit de Bab El Mandeb est devenu un point focal de préoccupation internationale dans un contexte de tensions géopolitiques qui perturbent l'une des routes maritimes les plus vitales au monde, qui représente 15 % du volume mondial du commerce maritime (Schuler, 2024). Il fait face, depuis Novembre 2023, à une montée en puissance des attaques navales ce qui a conduit à une augmentation du risque sur les échanges internationaux et le commerce mondial (Srinivas, 2024) (**Figure N°4**).

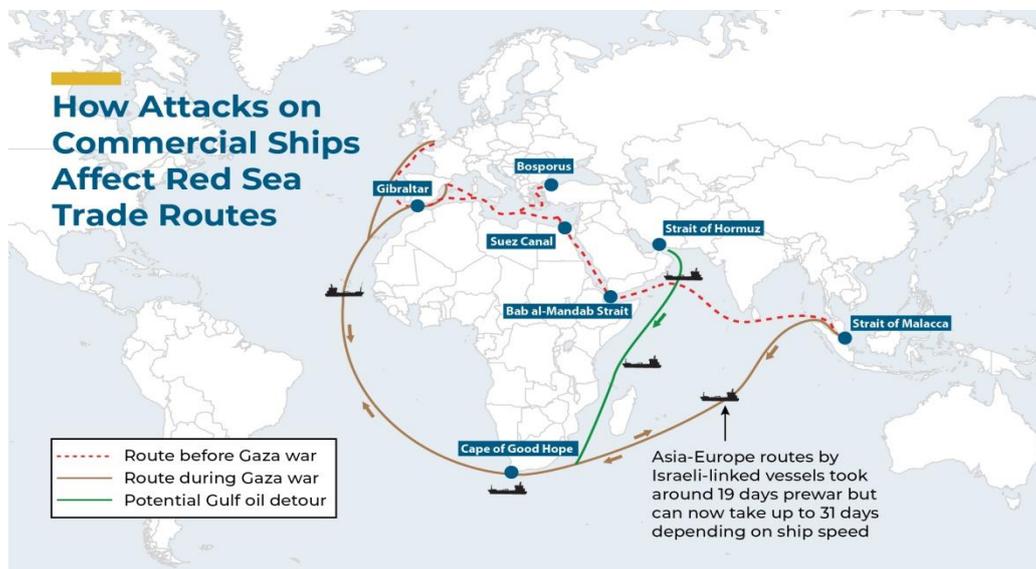
Figure n°4 : Risques pour les points d'étranglement du commerce mondial



Source : Rob Bailey & Laura Wellesley, “3 Hazards to Chokepoint Operation”, in *Chokepoints and Vulnerabilities in Global Food Trade*, Chatham House, 2017, disponible à : <https://www.chathamhouse.org/2017/06/chokepoints-and-vulnerabilities-global-food-trade-0/3-hazards-chokepoint-operation> (Consulté le 24 Juin 2025)

Depuis novembre 2023, la mer Rouge est plongée dans le chaos par des attaques contre des navires commerciaux (Banque Mondiale, 2024), menées par le groupe Houthis en soutien au peuple palestinien. Ces attaques ont ébranlé l'épine dorsale du commerce maritime international, obligeant à modifier les itinéraires de transit qui étaient depuis longtemps considérés comme acquis. A la suite de ces perturbations, ce passage maritime autrefois florissant, prisé pour son rôle de lien le plus rapide entre l'Europe et l'Asie, a connu une chute vertigineuse du trafic maritime. Les compagnies maritimes, pour tenter de contourner la tourmente, ont procédé à des changements d'itinéraires en masse, une tendance qui s'est installée quelques semaines seulement après le premier déluge d'offensives Houthis (Banque Mondiale, 2024). En effet, certains navires ont commencé à choisir d'éviter le goulet d'étranglement de Bab el-Mandeb. Au lieu de cela, ils choisissent d'emprunter des itinéraires plus longs et plus coûteux autour de la pointe de l'Afrique (U.S. Energy Information Administration, 2024) (**Figure N°5**). Une part importante des navires de tous les segments de transport maritime sur les voies commerciales Asie-Europe et Asie-Atlantique ont dévié de leur trajectoire et ont commencé à contourner le cap de Bonne-Espérance (United Nations Conference on Trade and Development, 2024). Selon les données de Vortexa, le volume de pétrole brut et de produits pétroliers détournés autour du cap de Bonne-Espérance a bondi à 9,2 millions de b/j au cours de la même période, contre 6,0 millions de b/j en 2023 (Schuler, 2024).

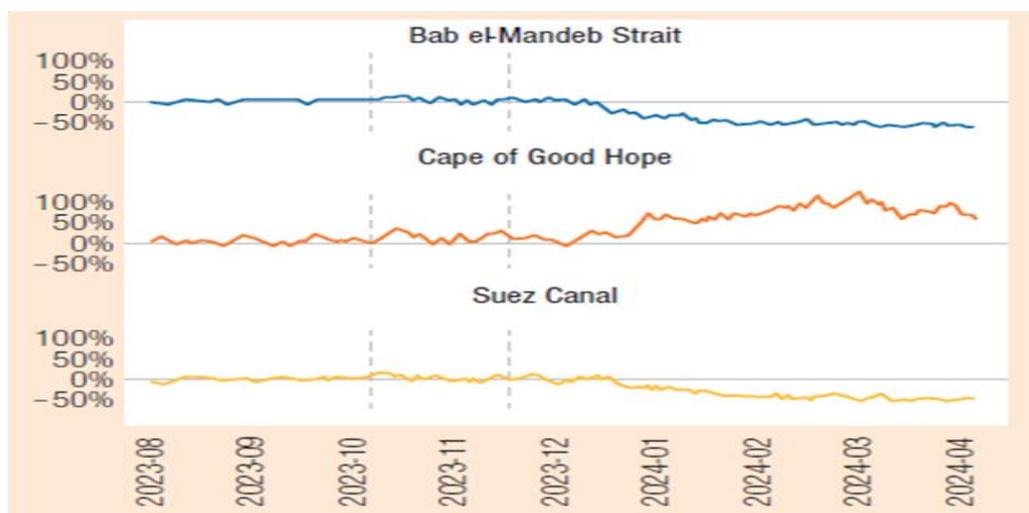
Figure n°5 : Route Maritime Alternative évitant la Mer Rouge



Source : Raydan, Noam. “Houthi Ship Attacks Are Affecting Red Sea Trade Routes.” PolicyWatch 3820, The Washington Institute for Near East Policy, 7 déc. 2023.

Les répercussions des attaques navales du groupe Houthis ont été flagrantes : en mars 2024, le flux commercial via le canal de Suez et le détroit de Bab El-Mandeb a chuté de moitié par rapport aux normes historiques, tandis que le volume de navires bravant le long voyage autour du cap de Bonne-Espérance a bondi, doublant en fréquence (Banque Mondiale, 2024), ce qui souligne l’impact significatif des attaques des Houthis sur la refonte du commerce maritime mondial (Schuler, 2024) (**Figure N°6**).

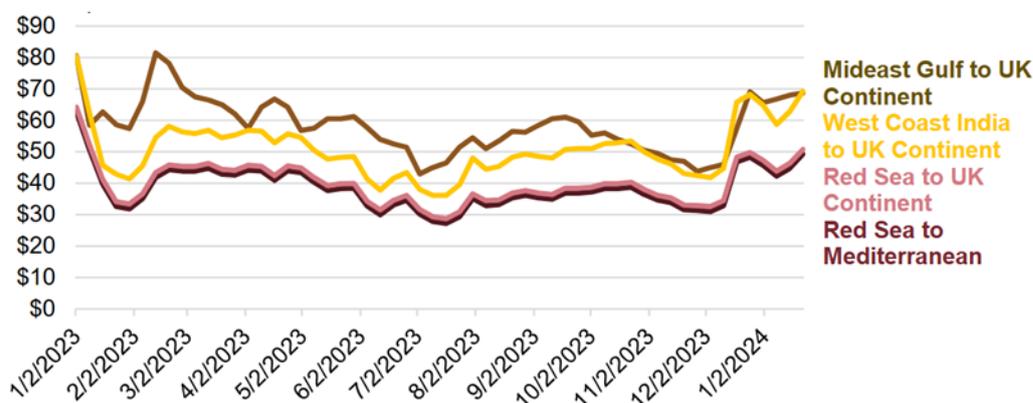
Figure n°6 : Les attaques visant des navires en mer Rouge perturbent les opérations de navigation commerciale depuis décembre 2023



Source: Banque Mondiale, Dire Strait: The Far-Reaching Impact of the Red Sea Shipping Crisis. MENA FCV Economic Series Brief No. 1, 2024.

Les incidents survenus à Bab el Mandeb ont eu des effets immédiats sur les prix mondiaux de des ressources vitales qui traversent le détroit notamment les produits pétroliers. Les tarifs des pétroliers de produits pétroliers propres pour les itinéraires qui traversent le détroit de Bab el-Mandeb et le canal de Suez ont augmenté en décembre 2023. Etant donné que les itinéraires passant par la mer Rouge ont des primes d'assurance contre les risques élevées, ces coûts sont répercutés sur les tarifs des pétroliers. Pour les quatre tarifs des pétroliers qui traversent la mer Rouge, l'augmentation moyenne a été de 20 % en décembre par rapport à novembre (U.S. Energy Information Administration, 2024) (**Figure N°7**).

Figure n°7 : Tarifs hebdomadaires des pétroliers propres de janvier 2023 à janvier 2024 (en dollars par tonne métrique)



Source : US Energy Information Administration, Disponible à : <https://www.eia.gov/>, Consulté le 21/06/2025

Conclusion :

Le détroit de Bab El Mandeb est un point d'étranglement stratégique séparant l'Afrique de la péninsule arabique. En raison de sa situation géographique, le détroit de Bab El Mandeb revêt un intérêt des plus importants pour les échanges internationaux et le commerce mondial entre l'Afrique, l'Asie et l'Europe. Il constitue un élément important de la connexion entre la mer Méditerranée, la Mer Rouge et l'océan Indien. Toutefois, les instabilités croissantes dans un des Etats limitrophes du Détroit de Bab El Mandeb n'ont pas manqué d'impacter négativement l'importance économique du détroit. Au cours de cette analyse, nous avons exploré deux des principales menaces auxquelles est confrontée la rive nord du détroit de Bab El Mandeb. D'abord, la guerre civile yéménite ayant débuté en septembre 2014. Nous avons conclu, à partir de données issues de rapports émis par les organismes internationaux, que la crise géopolitique yéménite n'a pas eu un grand impact sur l'importance économique du détroit de Bab El Mandeb. Ce constat ne peut s'appliquer pour la seconde menace analysée. En effet, à partir de novembre 2023, le groupe non étatique des Houthis ont entrepris un blocage maritime dans le détroit de Bab El Mandeb bloquant ainsi tous les navires et les échanges internationaux dans le détroit. Exploitant l'étroitesse de la mer, les Houthis ont réussi à tirer avec succès des missiles de croisière depuis la côte contre des navires militaires et des cargaisons de pétrole. Ce blocage maritime a eu de lourdes conséquences sur la sécurité maritime du détroit de Bab El Mandeb, mais également sur les échanges internationaux de manière plus générale.

La crise géopolitique au Yémen a donc profondément influencé le contrôle et la sécurité du détroit de Bab el-Mandeb, un point névralgique pour la navigation internationale. De 2015 à 2023, la coalition internationale a maintenu une large emprise sur le détroit, garantissant la circulation des échanges commerciaux. Toutefois, avec le retrait progressif des forces saoudiennes et émiraties, et l'escalade des actions des Houthis, la situation s'est considérablement complexifiée. Ainsi, la stabilité de cette voie maritime essentielle demeure incertaine, avec des risques croissants de tensions et de blocages dans la région.

Dans cette perspective, plusieurs recommandations stratégiques peuvent être formulées. Il apparaît essentiel de renforcer les mécanismes de coopération régionale entre les États riverains de la mer Rouge et du golfe d'Aden, notamment par la mise en place d'un cadre de dialogue sécuritaire multilatéral incluant les grandes puissances navales présentes dans la région. Parallèlement, une surveillance maritime accrue, coordonnée par l'Organisation maritime internationale ou une coalition navale sous mandat onusien, permettrait de mieux anticiper les menaces asymétriques, en particulier celles émanant d'acteurs non étatiques. Il conviendrait également de favoriser le développement de capacités locales, tant en matière de sécurité portuaire que de renseignement maritime, afin de réduire la dépendance aux interventions extérieures. Enfin, un soutien plus affirmé aux processus de stabilisation politique au Yémen demeure indispensable pour assurer, à long terme, la sécurité du détroit de Bab el-Mandeb et la libre circulation du commerce mondial.

Bibliographie

Abdulla, K. A., & Singh, J. S. (2018). The Influence of Geography in Asymmetric Conflicts in Narrow Seas and the Houthi Insurgency in Yemen. *Malaysian Journal of International Relations*, vol. 6, no 1 , 84-90.

Ali, N., Ali, A., & Khan, I. (2023). External Factors in Yemen Crisis: A Critical Overview. *Journal of Positive School Psychology* , 367-379.

Banque Mondiale. (2024). *Dire Strait: The Far-Reaching Impact of the Red Sea Shipping Crisis, Issue #1*.

Boniface, P. (2011). *La géopolitique: les relations internationales*. Paris: Editions Eyrolles.

Brehony, N. (2015). The current situation in Yemen: causes and consequences. *Norwegian Peacebuilding Resource Centre*, vol 6, no 11 .

Brehony, N. (2020). War in Yemen: No end in sight as the state disintegrates. *Asian Affairs*, vol. 51, no 3 , 510-527.

Bruel, E. (1947). *International straits. A Treatise in International Law*, vol.2.

Caminos, H., & Cogliati-Bantz, V. P. (2014). *The legal regime of straits: Contemporary challenges and solutions*. Cambridge: Cambridge University Press.

Chauprade, A. (2007). *Géopolitique : Constantes et Changements dans l'Histoire*. Paris: Ellipses.

Conférence des Nations unies sur le droit de la mer. (1982). *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*. Montego Bay.

Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. (1958). *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*. Genève .

Defay, A. (2018). *La géopolitique*. Que sais-je.

Dollfus, O. (1970). *L'espace géographique*. Paris: Presses Universitaires de France.

Domazeti, R. (2020). Yemen Report: A People Seeking Peace under the Rubble of a Wrecked State. *Report INSAMER* .

Encel, F. (2011). *Comprendre la géopolitique*. Editions du Seuil.

F. Gresh, G. (2017). A vital maritime pinch point: China, the Bab al-Mandeb, and the Middle East. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, vol. 11, no 1 , 37-46.

Gallois, F. (2022). *Les 100 concepts de la géopolitique*. Paris: Ellipses.

Guedim, T. (2024). The Red Sea and its strategic importance in the Hellenistic and Roman eras. *Remittances Review*, vol. 9, no 1 , 2074-2087.

Haydar, A. (2014). Al-tajadhubāt al-iqlīmiyya wa al-dawliyya fī al-azma al-yamaniyya wa tada‘iyyātihā ‘alā al-amn al-iqlīmī al-baḥrī [Les rivalités régionales et internationales dans la crise yéménite et leurs répercussions sur la sécurité maritime régionale]. *Majallat al-dirāsāt al-siyāsiyya wa al-iqtisādiyya*, vol. 4, no 2 , 101-122.

Kamran Dastjerdi, H., & Hosseini Nasrabady, N. (2020). Role of malacca strait with a geopolitical and strategic approach. *Geopolitics Quarterly*, vol. 16, no 60 , 264-287.

Kant, E. (1781). *Critique de la raison pure* .

Koshaimah, Y., & Zou, X. (2023). An analysis of Yemen’s geostrategic significance and Saudi-Iranian competition for regional hegemony. *Contemporary Review of the Middle East*, vol. 10, no 3 , 251-269.

Lacoste, Y. (1995). *Dictionnaire de Géopolitique*. Paris: Flammarion.

Lassere, F., Gonon, E., & Mottet, É. (2020). *Manuel de géopolitique: Enjeux de pouvoir sur des territoires*. Paris: Armand Colin.

Lévy, J. (2022). *Géographie du politique*. Odile Jacob.

Lott, A. (2021). Maritime Security Threats and the Passage Regime in the Bab el-Mandeb.

Mahan, A. (1890). *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*.

Moreau Defarges, P. (1994). *Introduction à la géopolitique*. Paris: Editions du Seuil.

Radha, D., Dixit, P., & Singh, Z. R. (2022). International Straits of Relevance to India . *Maritime* .

Schuler, M. (2024). *Red Sea Shipping Crisis: Oil Flows Through Bab el-Mandeb Plummet By Over Half in 2024*. Consulté le Juin 22, 2025, sur GCaptain: <https://gcaptain.com/red-sea-shipment-crisis-oil-flows-through-bab-el-mandeb-plummet-by-over-half-in-2024/>

Shabbir, M. O., Bashir, R., & Saleem, S. (2019). Geo-Strategic importance of Indian Ocean: clash of interests between China and India. *Journal of Indian Studies*, vol. 5, no 01 , 47-60.

Shay, S. (2016). The Bab El Mandab strait and the Houthi threat. *Institute for Policy and Strategy Herzliya* .

Shay, S. (2018). The war over the Bab al Mandab straits and the Red Sea coastline. *Institute for Policy and Strategy* .

Srinivas, P. (2024). *Revenge of Geography – Maritime Chokepoints and Supply Chains*. Consulté le Juin 25, 2025, sur Periscope: <https://periscopeglobal.substack.com/p/revenge-of-geography-maritime-chokepoints>



U.S. Energy Information Administration. (2024). *Red Sea attacks increase shipping times and freight rates*. Consulté le Juin 21, 2025, sur <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=61363>

United Nations Conference on Trade and Development. (2024). *Review of maritime transport 2024 Navigating maritime chokepoints*.

Vallaux, C. (1911). *Le sol et l'Etat*.

Yadav, N., & Yadav, R. K. (2024). Geopolitical Development in 21st Century of Indian Ocean Region: A Geographical Analysis. *The Academic International Journal of Multidisciplinary Research, Volume 2, Issue 7*.

Zajec, O. (2016). *Introduction à la géopolitique: Histoire, outils, méthodes*. Monaco: Editions du Rocher.