

# Brève stratégique

## Bab el-Mandeb

La fin des mers libres



Septembre 2026

**Alexandre Lauret**

*est géographe et anthropologue, chercheur à l'IRSEM. Il travaille sur la Corne de l'Afrique.*

**À travers la prise de contrôle du détroit de Bab el-Mandeb, les Houthis mettent à l'épreuve la sécurisation des routes maritimes mondiales. Cette situation révèle une crise plus globale, marquée par le retour du territoire dans la mondialisation et la militarisation croissante du commerce mondial.**

La prise de la ville de Mocha et de l'île de Périm, au milieu du détroit de Bab el-Mandeb, par les Houthis n'a rien de surprenant ou d'original. D'une part, parce que les Houthis ont déjà pris le contrôle du détroit de Bab el-Mandeb par le passé, pendant quelques semaines, en 2015, avant d'assiéger la cité portuaire d'Aden et le déclenchement de l'opération *Tempête décisive* menée par la coalition armée dirigée par l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis (EAU). D'autre part, parce que les Houthis sont en guerre, chez eux, depuis plus d'une décennie et que la capture d'un territoire ou d'un site stratégique – comme le détroit de Bab el-Mandeb – répond à un agenda militaire stratégique.

En revanche, ce qui est plus surprenant, c'est la retenue, pour ne pas dire le silence, des puissances présentes dans la région, à commencer par celles installées militairement sur la rive opposée, à Djibouti (France, États-Unis, Chine, Japon, Italie) ou en Somalie (Turquie, EAU au Somaliland). Celles-ci ne semblent pas prêtes à intervenir directement au Yémen au vu des déconvenues passées : l'Arabie saoudite et les EAU se sont embourbés dans la crise yéménite depuis 2015 et le royaume wahhabite n'en est toujours pas sorti. Au-delà du fiasco financier, l'Arabie saoudite est devenue l'une des cibles prioritaires par les drones et les missiles houthis, notamment ses infrastructures pétrolières. Quant aux deux missions occidentales, *Aspides* et *Poseidon Archer*, aucune n'a permis de restaurer durablement les conditions de navigation qui prévalaient avant la crise des Houthis en mer Rouge. La première, *Aspides*, est une opération navale défensive européenne qui accompagne et protège les navires occidentaux en mer Rouge, tandis que la deuxième, américano-britannique, a directement visé les sites stratégiques houthis, avec un succès mitigé. La capacité offensive et le nombre d'attaques des Houthis à l'encontre des navires ont diminué pendant l'été 2024 sans que l'on sache vraiment si c'est dû à l'effet de cette mission

ou si c'est parce que le nombre de navires empruntant la mer Rouge a lui-même grandement diminué du fait de l'insécurité provoquée par les attaques houthies. En effet, d'après l'International Institute for Strategic Studies (IISS), le transit par le canal de Suez et le détroit de Bab el-Mandeb a diminué d'environ 60 % durant l'année 2024 par rapport à leur niveau antérieur à la crise. À Suez, le trafic est ainsi passé d'environ 500 passages hebdomadaires à environ 200.

La prise du détroit de Bab el-Mandeb par les Houthis illustre, peut-être, le paradoxe le plus emblématique de notre époque : un rivage africain accueillant certaines des meilleures armées du monde qui semblent, elles-mêmes, restées bouche bée, voire tétanisées, face à un clan montagnard du nord du Yémen. Certes, le gouvernement djiboutien précise, à juste titre, que les armées étrangères présentes sur son sol n'ont pas à intervenir militairement au Yémen, au risque de faire du territoire djiboutien un nouveau front de guerre. La situation semble pourtant plus complexe et révélatrice des syndromes de l'époque : aucun pays n'a envie de se frotter militairement aux Houthis de peur de s'embourber durablement dans une guerre contre-insurrectionnelle perdue d'avance. Les conflits précédents – Irak, Afghanistan, Sahel – n'ont fait que confirmer ce sentiment de lassitude militaire des opérations extérieures. Ce sont des guerres coûteuses, difficilement justifiables auprès des opinions publiques et avec des résultats qui frôlent souvent l'échec.

Derrière la non-intervention des puissances présentes dans la région, transparaissent la fatigue des « gendarmes » du monde actuel et leur potentiel déclin géopolitique. Ce constat trahit l'érosion de l'hégémonie américaine, et plus généralement occidentale, sur la sécurisation des routes maritimes. L'ordre anciennement établi autour d'une mondialisation « heureuse » et libérale s'essouffle : les menaces sécuritaires sur les détroits de Bab el-Mandeb et d'Ormuz

dressent l'esquisse d'un monde où la libre circulation maritime commerciale n'est plus garantie. Et sans hégémon mondial, toutes les défaillances de notre système global nous sont révélées de manière démesurée : les Houthis ont ainsi montré qu'une puissance relativement pauvre, locale, pouvait exercer une influence disproportionnée, en menaçant un point de passage critique et, de fait, tout un pan de l'économie mondiale. Quelques mois auparavant, c'est l'Iran qui mettait en échec la mission protectrice des États-Unis dans l'ensemble des pétro-monarchies de la péninsule Arabique.

Les captures des deux détroits semblent marquer le début d'une nouvelle époque où la libre circulation maritime n'est plus possible, faute d'une puissance hégémonique capable de faire respecter cette condition. En effet, la liberté des mers résulte davantage d'un rapport de puissance que d'une absence de guerre : une mer ouverte suppose qu'une puissance soit capable d'imposer et de faire respecter cette ouverture. Or la période d'instabilité sécuritaire et les difficultés de libre circulation maritime qui en découlent rappellent la thèse défendue par Arnaud Orain à propos du « capitalisme de la finitude » dans son essai, *Le monde confisqué : essai sur le capitalisme de la finitude (XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles)* (Flammarion, 2025). Arnaud Orain propose ainsi de lire notre période contemporaine comme l'un des moments historiques où réapparaît un capitalisme de la finitude, fondé sur la rivalité pour l'appropriation de ressources limitées et sur leur contrôle. Si le capitalisme libéral repose sur l'idée que le monde poursuit un mouvement d'ouverture, marqué par une augmentation continue du commerce et un enrichissement profitable à tous, celui de la finitude reposerait sur l'idée selon laquelle la croissance globale des richesses n'est plus possible. Les ressources, les marchés et même les routes commerciales ne peuvent pas être indéfiniment multipliés ; ce qui entraîne par conséquent la course à la rareté des ressources et la nécessité de les contrôler au détriment d'autrui. Le phénomène se traduit notamment par l'émergence d'un capitalisme de prédation, plus conflictuelle, et par la fermeture des mers.

Dans ce nouveau contexte marqué par la finitude, le détroit de Bab el-Mandeb sous l'emprise des Houthis illustre ce nouveau monde à travers trois dimensions. Premièrement, le détroit cesse d'être une voie naturelle de circulation accessible à tous pour devenir une ressource stratégique à contrôler afin d'assurer la continuité de la navigation mondiale. Si les Houthis n'exercent pas de souveraineté juridique sur la mer, ils contrôlent territorialement une partie du détroit et peuvent y exercer un pouvoir de nuisance ou de menace sur la circulation. Ils pourraient par exemple imposer un droit de passage financier ou filtrer selon les nationalités. Deuxièmement, la capture du détroit entraîne paradoxalement une réaction en chaîne de militarisation de l'espace maritime. Plus un passage est contesté, plus il faut de la puissance militaire pour maintenir ouverte la circulation. C'est précisément le rôle de la mission *Aspides*

qui escorte les navires commerciaux, à l'image des compagnies maritimes d'autrefois alliant bâtiments de commerce et flottes militaires. Pour préserver la liberté de navigation, il faut donc davantage militariser l'espace maritime. Enfin, troisièmement, la capture du détroit va de pair avec un retour du territoire dans la prise en compte de la circulation maritime et de la mondialisation. Depuis la fin de la guerre froide, on considère la mondialisation contemporaine principalement à travers la question des flux et de leur capacité à s'affranchir des territoires. Or la situation actuelle nous rappelle que si la circulation est mondiale, ses conditions dépendent avant tout des possibilités locales. La mondialisation se territorialise de nouveau et pose la question à la fois de la hiérarchie des territoires et du contrôle des lieux indispensables à la circulation. Autrement dit, si les navires circulent, ils dépendent de plus en plus de territoires sécurisés et d'infrastructures portuaires ou militaires adéquates.

Cette nouvelle configuration entraîne un changement de paradigme majeur : le transport de marchandises, perçu à travers le simple prisme économique, retrouve une dimension stratégique vitale et un enjeu militaire. On doit l'escorter et le protéger – voire l'armer – comme ce fut le cas récemment en mer Rouge face aux Houthis afin de lui permettre d'arriver à bon port.

La situation en mer Rouge représente à cet égard un laboratoire de ce que le futur de la navigation commerciale pourrait devenir. Elle pose une question essentielle : qui doit protéger le commerce mondial ? Et qui en possède la capacité militaire ? La question reste pour l'heure en suspens. En revanche, un constat s'impose depuis les premières attaques houthies en mer Rouge : la circulation commerciale et la puissance militaire sont de nouveau étroitement liées. La frontière entre circulation commerciale et puissance militaire tend ainsi à s'amenuiser : la première redevient dépendante de la seconde dans les espaces où la sécurité des routes maritimes ne peut plus être considérée comme acquise. Quant aux marines nationales, elles renouent avec leur mission initiale : la protection du commerce et des intérêts nationaux. En effet, sans hégémon, le risque est fort de voir le retour de la primauté des intérêts commerciaux nationaux assumé. Chaque État, chaque compagnie maritime, aura tendance à protéger ses propres intérêts et cela signifierait, potentiellement, que le commerce ne pourrait plus fonctionner sans une puissante escorte militaire dans certaines régions du monde.

Pour conclure, la prise du détroit de Bab el-Mandeb par les Houthis constitue un révélateur d'une transformation plus large, celle de l'articulation entre circulation commerciale et rapports de puissance, dont dépend la possibilité matérielle de cette circulation. Dans certains espaces stratégiques, la militarisation du commerce pourrait ainsi redevenir l'une des conditions de son maintien et, plus généralement, de la mondialisation maritime.



[alexandre.lauret@irsem.fr](mailto:alexandre.lauret@irsem.fr)