Fondation Jean Jaurès

International

DE LA ROCHELLE 1628 À ORMUZ 2026 : QUATRE SIÈCLES DE BLOCUS MARITIMES, OU COMMENT FERMENT LES DÉTROITS

Xavier Carpentier-Tanguy

19/05/2026

Alors que la situation de tension et de menaces perdure dans le golfe Persique et le détroit d'Ormuz, Xavier Carpentier-Tanguy, directeur de l'Observatoire géopolitique des mondes marins de la Fondation, livre ici une analyse historique des différents blocus maritimes afin de mieux appréhender les enjeux actuels autour du blocus du détroit d'Ormuz.

Introduction

Le 28 octobre 1628, après quatorze mois de siège, la ville de La Rochelle capitule. Sur les vingt-huit mille habitants qu'elle comptait avant la fermeture de son port par la digue de Richelieu, il n'en reste que cinq mille cinq cents. Trois quarts de la population ont péri. Le blocus maritime, dans sa forme la plus aboutie, vient de remporter une victoire décisive sans qu'aucune bataille majeure ne soit livrée.

Quatre siècles plus tard, le 28 février 2026, le détroit d'Ormuz se ferme à son tour. Mais cette fois, sans déclaration de guerre, sans armée massée, sans digue construite. Le Corps des Gardiens de la révolution islamique iranien (CGRI) lance simplement un avertissement par radio, des navires sont attaqués, les primes d'assurance explosent. Selon *Lloyd's List Intelligence*, le trafic chute de plus de 80% : seuls cent onze navires transitent par le détroit entre début mars et le 23 mars 2026, contre cinquante à quatre-vingts par jour en temps normal. Le détroit est verrouillé sans qu'aucun acte juridiquement formel ne le déclare.

Entre ces deux fermetures – celle d'un port atlantique au temps de Louis XIII, celle d'un détroit oriental au temps de Trump et de Macron –, quatre siècles d'histoire, et plusieurs transformations

majeures de la pratique du blocus maritime. Cette note propose de les parcourir, non pour collectionner les anecdotes, mais pour mettre en évidence une typologie historique des fermetures de voies maritimes.

À l'heure où l'une après l'autre les grandes voies du commerce mondial subissent des perturbations majeures – Suez en 2024, Ormuz en 2026, peut-être Malacca ou Béring demain –, comprendre historiquement comment se sont fermées certaines routes maritimes doit permettre de mieux appréhender comment elles ferment aujourd'hui. La Rochelle 1628 et Ormuz 2026 ne sont pas deux moments isolés ; ce sont deux maillons d'une chaîne longue où les techniques de fermeture évoluent en même temps que se transforment les sociétés et les ordres internationaux.

La Rochelle : l'archétype du blocus formel

Une cité protestante en république

Au début du XVII^{e} siècle, La Rochelle est l'une des places les plus singulières d'Europe. Cité protestante prospère, elle compte vingt-huit mille habitants, dont près de dix-huit mille huguenots. Port atlantique majeur, elle exporte du vin, du sel, des étoffes, et entretient des relations commerciales étroites avec les Provinces-Unies calvinistes, l'Angleterre élisabéthaine puis stuartienne, et les colonies américaines naissantes. Affranchie d'une grande partie des taxes royales, dotée de ses propres institutions municipales, elle constitue un véritable État dans l'État.

En mai 1621, La Rochelle franchit un pas supplémentaire. Inspirée par les Provinces-Unies des Pays-Bas et par la République de Genève sous Calvin, elle se proclame **«** Nouvelle République de La Rochelle ». Cette indépendance proclamée fait de la cité protestante française une anomalie géopolitique inacceptable pour le pouvoir royal. Le jeune Louis XIII et son ministre Armand Jean du Plessis de Richelieu ne peuvent tolérer durablement, sur le sol français, une république calviniste autonome qui entretient des relations privilégiées avec les ennemis stratégiques du royaume.

La décision de Richelieu

L'occasion vient en 1627. Le duc de Buckingham, favori de Charles 1er d'Angleterre, débarque sur l'île de Ré le 12 juillet 1627 avec cent dix vaisseaux et huit mille hommes pour soutenir les Rochelais. La menace est désormais ouverte. Le 10 septembre 1627, La Rochelle tire son premier coup de canon contre les troupes royales du Fort-Louis. Le Grand Siège commence.

Richelieu, à qui Louis XIII confie le commandement, fait un choix stratégique décisif : plutôt que

d'enlever la ville par assaut frontal, il décide de la fermer ou, pour le dire autrement, de l'assécher. Vingt mille hommes encerclent La Rochelle par la terre. Une ligne de forts reliés interdit toute communication terrestre. Mais le génie de Richelieu se déploie surtout dans la dimension maritime de la fermeture.

La digue de Richelieu

Le 28 novembre 1627, l'architecte du roi Clément Métezeau et l'entrepreneur parisien Jean Thiriot proposent à Richelieu un projet d'une audace technique inédite : ils recommandent la construction une digue de 1500 mètres de long en travers du chenal d'accès au port. Richelieu donne son accord. Quatre mille ouvriers, dont beaucoup de soldats et de maçons de la Creuse, sont mobilisés et grassement rémunérés. La digue s'appuie sur cinquante-neuf navires coulés et préalablement maçonnés. Elle fait seize mètres de large à la base, huit au sommet, vingt mètres de hauteur. Elle est armée de canons pointés vers le large.

L'innovation est triple. Elle est tout d'abord technique : il est difficile de retrouver dans l'histoire trace d'un blocus maritime reposant sur une infrastructure de cette ampleur. Elle est également stratégique : la digue rend matériellement impossible toute tentative de ravitaillement par mer, indépendamment des forces navales mobilisables. Troisièmement, elle est géopolitique : elle modifie physiquement la géographie pour affirmer le pouvoir du roi sur un espace contesté.

L'épuisement et la chute

Trois tentatives anglaises pour forcer le blocus échouent successivement entre l'été 1627 et l'automne 1628. La dernière, en septembre 1628, mobilise une flotte de soixante navires de combat et de soutien. Elle bombarde les positions françaises mais ne parvient pas à briser la digue. Elle est contrainte de rebrousser chemin.

À l'intérieur de la ville, les conséquences sont terribles. Les vivres s'épuisent dès le printemps 1628. La famine s'installe. À l'automne, les Rochelais commencent à mourir par centaines. Le maire Jean Guiton – figure de résistance qui plante symboliquement un poignard dans la table de l'Hôtel de ville en jurant de tuer le premier qui parlera de capituler – tient quelques semaines de plus. Mais l'inéluctable s'impose. Le 27 octobre 1628, les représentants de la ville rencontrent Richelieu. Le 28, la capitulation est signée. Le 1er novembre, Louis XIII entre dans La Rochelle.

L'opération, militairement un succès, est terrible : les trois quarts de la population ont péri. La République de La Rochelle est démantelée, ses murailles rasées (à l'exception des trois tours qui

marquent encore aujourd'hui le Vieux-Port), ses privilèges abolis, ses biens réunis au domaine royal. La fermeture du port a tué la ville plus sûrement qu'un assaut.

La leçon de 1628

Il est envisageable de considérer que le siège de La Rochelle constitue l'archétype du blocus maritime formel[1]. Tous les éléments y sont : un État souverain identifié (la France de Louis XIII), une déclaration de guerre explicite, une mobilisation militaire massive, une infrastructure de fermeture irréversible (la digue), une médiation impossible entre les belligérants, une issue par épuisement de l'assiégé. Cette mécanique pure, parce qu'elle ne mobilise aucune ambiguïté juridique ou assurantielle, sert de cas-référence pour toutes les fermetures ultérieures.

Trois caractéristiques en particulier méritent d'être retenues. La dimension infrastructurelle : la fermeture passe par une transformation matérielle de la géographie, qui rend le passage physiquement impossible. La dimension étatique : l'acteur est identifié, sa responsabilité est assumée, ses adversaires sont nommés. La dimension juridique simple : aucune subtilité dans la qualification – c'est un acte de guerre dans un conflit reconnu, soumis aux règles de la guerre maritime de l'époque.

Ces trois caractéristiques se retrouveront, sous des formes adaptées, dans plusieurs blocus ultérieurs. Mais elles ne suffiront pas à décrire les fermetures contemporaines.

Recevez chaque semaine toutes nos analyses dans votre boîte mail

Abonnez-vous

Trafalgar et les blocus napoléoniens : la fermeture comme économie

De la fermeture ponctuelle au blocus continental

Près de deux siècles après La Rochelle, les guerres napoléoniennes inaugurent une transformation

majeure du blocus maritime. Avec le Blocus continental décrété par Napoléon en 1806 (décret de Berlin, 21 novembre 1806), il ne s'agit plus de fermer un port précis pour réduire une cité rebelle, mais de fermer un continent entier au commerce d'une puissance ennemie[2]. La logique change d'échelle.

Le contexte est connu. Après Trafalgar, le 21 octobre 1805, où la flotte franco-espagnole est détruite par Nelson, Napoléon ne peut plus envisager une invasion de l'Angleterre. Il choisit alors de la frapper économiquement. Le Blocus continental interdit aux États soumis à l'influence française tout commerce avec le Royaume-Uni et ses colonies. L'Angleterre riposte par les *Orders in Council* (novembre 1807) qui imposent un blocus de tous les ports français et de leurs alliés.

L'innovation de la guerre économique

Trois innovations majeures distinguent les blocus napoléoniens du modèle de La Rochelle.

Première innovation : la fermeture ne vise plus un lieu mais un système. Il ne s'agit plus de fermer un port mais d'asphyxier l'économie britannique en lui interdisant ses débouchés européens. L'objet du blocus devient la circulation économique elle-même.

Deuxième innovation : la fermeture mobilise un appareil normatif extraterritorial. Napoléon prétend imposer le respect du Blocus continental aux navires neutres et aux États tiers. Tout navire ayant fait escale dans un port britannique devient saisissable, indépendamment de son pavillon. Le mécanisme préfigure les sanctions secondaires américaines contemporaines.

Troisième innovation : la fermeture engendre ses propres mécanismes de contournement et le développement d'une économie parallèle. La contrebande devient massive, surtout *via* la mer du Nord et la péninsule ibérique. Les armateurs britanniques inventent des techniques de dissimulation des cargaisons et des pavillons que la flotte fantôme iranienne du XXI^{e} siècle réinventera, pratiquement à l'identique, deux cents ans plus tard.

Une typologie en germe

Les blocus napoléoniens ne s'inscrivent pas pleinement dans le régime 1 de notre typologie, parce que leur effectivité repose moins sur la maîtrise physique des flux que sur la capacité à imposer une norme à des tiers. Ils annoncent en revanche ce que les blocus américains du XX^{e} et du XXI^{e} siècles vont systématiser : la fermeture par sanction extraterritoriale, où la puissance qui ferme n'a pas besoin de contrôler physiquement les flux mais doit contrôler les structures (financières,

juridiques, normatives) qui les rendent possibles.

C'est précisément le régime 2 de notre typologie. Le Blocus continental en est l'ancêtre historique direct.

Les détroits danois et le Sundtoll : quand le péage institutionnalise la fermeture

Quatre siècles de péage maritime

Avant Suez et bien avant Ormuz, l'Europe a connu son grand laboratoire historique du péage maritime imposé sur un détroit international : les détroits danois. Pendant plus de quatre siècles, de 1429 à 1857, l'Øresund – détroit séparant Sjælland (île de Copenhague) et la Scanie (aujourd'hui suédoise) – a été soumis au Sundtoll, péage maritime perçu par la couronne danoise sur tous les navires étrangers qui le franchissaient.

L'instauration date de 1429, sous le roi Éric de Poméranie, qui régnait alors sur l'Union de Kalmar (Norvège, Danemark et Suède). Tous les navires étrangers, qu'ils fassent escale au Danemark ou non, devaient s'arrêter à Helsingør et acquitter un péage à la Couronne. Si un navire refusait de s'arrêter, les canons des forteresses de Kronborg (côté danois, à Helsingør) et de Kärnan (côté suédois, à Helsingborg, jusqu'au traité de Roskilde de 1658) pouvaient ouvrir le feu et le couler. Le détroit ne mesurait à cet endroit que 4 kilomètres de large : la portée d'artillerie d'époque suffisait à imposer le passage forcé par Helsingør.

En 1567, le péage est converti en taxe *ad valorem* de 1 à 2 % de la valeur de la cargaison, ce qui triple son rendement. Aux XVI^{e} et XVII^{e} siècles, le Sundtoll représente jusqu'aux deux tiers des revenus de l'État danois. Vers 1600, environ 5200 navires par an empruntent le détroit, qui est alors la première route maritime européenne. Le système est étendu aux deux autres détroits danois – Grand Belt et Petit Belt – pour empêcher les contournements et contrôler toutes les entrées et sorties de la Baltique. La forteresse de Kronborg, construite en 1574, devient le symbole physique du dispositif – son aura est telle que Shakespeare la choisit comme cadre d'*Hamlet* (sous le nom d'Elsinore) à la toute fin du XVI^{e} siècle.

Le rachat international de 1857 : un précédent juridique majeur

Le système du Sundtoll est progressivement contesté à partir du XIX^{e} siècle. Les grandes

puissances maritimes – Royaume-Uni, États-Unis, États allemands, France – supportent de moins en moins ces restrictions à la libre navigation, qui s'inscrivent dans une tradition d'Ancien Régime que la modernité commerciale entend dépasser. C'est afin d'échapper aux péages que la Suède avait fondé Göteborg en 1621 comme port atlantique alternatif, puis lancé la construction du canal de Göta entre 1810 et 1832 pour relier la Baltique à la mer du Nord par voie intérieure – immenses travaux qui illustrent les « efforts modaux » – ou bien cette géographie des liens et des lieux –, face à un détroit verrouillé.

La Convention de Copenhague du 14 mars 1857 met fin à quatre siècles de péage. Le Danemark accepte d'abolir le Sundtoll contre une compensation internationale de 33,5 millions de rigsdaler payée par les nations européennes signataires : le Royaume-Uni et la Russie versent chacun environ un tiers du montant, le reste étant réparti entre la France, les États-Unis (par accord séparé) et les autres nations commerçantes. Les détroits danois deviennent dès lors « eaux internationales ouvertes à la navigation, civile et militaire », sans droits, pour les navires commerciaux et militaires. Le Danemark conserve toutefois la responsabilité d'assurer la sécurité de la navigation et le balisage du détroit, et garde la possibilité d'interdire le passage des navires de guerre en temps de guerre.

Trois enseignements pour 2026

Cet épisode historique offre trois enseignements remarquablement précieux pour comprendre la crise d'Ormuz de 2026.

Premier enseignement : le « péage de Téhéran » n'est pas une innovation sans précédent. Depuis le 24 mars 2026, l'Iran impose une « coordination préalable » avec les Gardiens de la révolution pour tout transit du détroit d'Ormuz, accompagnée selon les analyses du marché assurantiel d'un péage informel pouvant atteindre deux millions de dollars par navire. Cette tentation du péage maritime n'est pas une invention – elle s'inscrit dans une tradition historique précise dont le Sundtoll est l'archétype. La transformation, en 1567, du péage forfaitaire en taxe *ad valorem* (1 à 2% de la valeur de la cargaison) préfigure étrangement la logique des primes assurantielles contemporaines, calculées en pourcentage de la valeur du navire (0,2% avant la crise, jusqu'à 10% au pic de mars 2026).

Deuxième enseignement : l'abolition par rachat international est un précédent juridique disponible. La Convention de Copenhague de 1857 démontre qu'un péage maritime, même institutionnalisé pendant 428 ans, peut être aboli par accord multilatéral fondé sur une compensation financière. Cette mécanique pourrait, en théorie, inspirer une réponse contemporaine : si la communauté

internationale souhaite restaurer la liberté de circulation à Ormuz, elle dispose d'un précédent juridique pour négocier avec Téhéran une compensation contre l'abandon des prétentions iraniennes. La voie n'est pas politiquement triviale – elle suppose une reconnaissance implicite de la légitimité initiale du péage –, mais elle existe dans le répertoire diplomatique disponible.

Troisième enseignement : le contournement industriel est une stratégie ancienne. Göteborg fondée en 1621, canal de Göta inauguré en 1832 : la stratégie suédoise de contournement du Sundtoll préfigure exactement ce que l'Iran et ses partenaires construisent aujourd'hui avec le port de Chabahar (situé hors du détroit, sur la côte iranienne du golfe d'Oman) et le Corridor international de transport Nord-Sud (INSTC, accord décennal indo-iranien du 13 mai 2024). La logique est rigoureusement la même : si le passage par le détroit devient trop coûteux ou trop incertain, on construit une voie alternative qui contourne géographiquement le verrou. Cette continuité historique de la logique du déphasage modal – terrestre ou maritime – révèle que les acteurs économiques disposent ou doivent préparer, à terme, des stratégies d'évitement.

Le statut juridique contemporain des détroits danois

La Convention de Copenhague de 1857 reste juridiquement en vigueur en 2026. Elle constitue un régime conventionnel spécifique distinct du régime de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982. Les détroits danois sont donc soumis simultanément au droit coutumier du passage en transit (CNUDM, articles 37-44, considérés comme normes coutumières) et à ce régime conventionnel particulier qui en réaffirme la liberté. Ce double régime juridique confère aux détroits danois une protection renforcée, mais soulève également des questions complexes en cas de crise contemporaine – par exemple lorsque le Danemark a invoqué en 2022 sa responsabilité de surveillance après les sabotages des gazoducs Nord Stream 1 et 2 dans les eaux baltiques voisines. La gestion contemporaine de ces détroits, dans un contexte de tensions russes accrues en mer Baltique, constitue un autre laboratoire de la rhéopolitique[3] des flux marins qui mérite d'être étudié pour lui-même.

Le précédent danois nous enseigne ainsi que les régimes de fermeture des détroits évoluent par strates juridiques superposées plutôt que par substitutions abruptes. En 2026, lorsqu'un navire VLCC[4] traverse l'Øresund pour livrer du brut russe à l'Asie *via* la voie du Nord, son régime juridique combine le droit coutumier maritime, la Convention de Copenhague de 1857, la CNUDM de 1982, les sanctions européennes et américaines de 2022-2025, et les classifications du Joint War Committee de Lloyd's. Cinq strates juridiques superposées que le navigateur doit articuler en temps réel.

Le blocus de la Confédération (1861-1865) : la navalisation du blocus

Une fermeture industrielle

Au cours de la guerre de Sécession américaine (1861-1865), les États-Unis du Nord (l'Union) imposent un blocus systématique des côtes des États confédérés du Sud. Le « Blocus Anaconda », conçu par le général Winfield Scott, vise à étrangler économiquement les États sécessionnistes en interdisant l'exportation de leur coton vers l'Europe et l'importation des armes et produits manufacturés dont ils ont besoin.

Les chiffres donnent la mesure de l'effort. La Marine de l'Union mobilise progressivement plus de cinq cents navires pour patrouiller les cinq mille kilomètres de côtes confédérées. Le commerce extérieur du Sud chute drastiquement – de plusieurs millions de balles de coton exportées avant la guerre à quelques dizaines de milliers en 1864. Le blocus contribue significativement à l'effondrement économique de la Confédération et donc à sa défaite militaire.

Une innovation juridique

Nous nous attardons sur le blocus de la Confédération précisément parce qu'il marque une étape importante dans la codification juridique du blocus naval. Trois principes s'affirment qui seront ensuite repris dans les conventions internationales.

Le premier principe concerne la déclaration formelle. Le président Lincoln proclame officiellement le blocus le 19 avril 1861. Cette déclaration formelle, notifiée aux États neutres, est désormais considérée comme une condition de licéité du blocus.

Le deuxième principe porte sur l'effectivité. La doctrine du « blocus effectif » s'impose : un blocus seulement déclaré sans moyens d'exécution réels (le « blocus de papier ») n'est pas opposable juridiquement. Le blocus de la Confédération, soutenu par cinq cents navires, est manifestement effectif.

Enfin, troisième principe, les droits des neutres. Les navires neutres tentant de forcer le blocus peuvent être saisis et leur cargaison confisquée, mais selon des procédures judiciaires (les *prize courts*) qui doivent respecter certains standards. C'est le début d'une véritable jurisprudence du blocus.

Ces trois principes seront codifiés par la Déclaration de Paris de 1856 (rédigée juste avant la guerre de Sécession) et la Déclaration de Londres de 1909 (jamais ratifiée mais largement reflétée dans le droit coutumier). Ils constituent encore aujourd'hui le socle du Manuel de San Remo de 1994 sur le droit international applicable aux conflits armés en mer.

Une fermeture étatique navalisée

Le blocus Anaconda incarne un régime 1 sophistiqué : fermeture étatique formelle, mais navalisée et industrialisée. La technologie change (vapeur, canons rayés, télégraphe) ; la mécanique reste celle de La Rochelle 1628 – un État souverain ferme un espace maritime contre un adversaire identifié, dans le cadre d'un conflit reconnu, jusqu'à la capitulation de l'assiégé.

Cette continuité dans le régime 1, malgré les transformations techniques, montre la robustesse du modèle. Pendant trois siècles, c'est-à-dire de La Rochelle aux deux guerres mondiales, le blocus formel étatique reste le mode dominant de fermeture des voies maritimes.

Suez 1956 et 1967-1975 : le crépuscule de la fermeture formelle

Suez 1956 : la dernière fermeture impériale classique

La crise de Suez de 1956 prolonge la lignée de La Rochelle 1628 et du blocus de la Confédération. Le 26 juillet 1956, Nasser nationalise le canal de Suez. En octobre-novembre a lieu une intervention armée tripartite (France, Royaume-Uni, Israël). L'Égypte coule délibérément quarante navires dans le canal pour le bloquer. La fermeture dure cinq mois (octobre 1956-mars 1957).

Tout, dans cette crise, ressemble aux fermetures classiques : acteurs étatiques identifiés, déclaration formelle, blocage physique reconnaissable, médiation onusienne efficace (sous Dag Hammarskjöld), déploiement de la première Force d'urgence des Nations unies (FUNU I) et réouverture conventionnelle.

Mais Suez 1956 est aussi la dernière fermeture impériale classique. Le retrait franco-britannique consacre la fin de l'ère impériale européenne. L'Organisation des Nations unies dispose encore d'une autorité réelle pour produire une médiation. Les acteurs sont clairement identifiables, et leurs actes sont juridiquement qualifiables. Cette transparence apparente du modèle est précisément ce qui va disparaître dans les fermetures suivantes.

Suez 1967-1975 : la fermeture longue par occupation

Onze ans plus tard, la fermeture de Suez change de nature. Le 6 juin 1967, au lendemain du déclenchement de la guerre des Six-Jours, l'Égypte ferme le canal. Israël occupe le Sinaï. La fermeture dure trois mille seize jours – huit ans, sans précédent moderne pour une voie maritime de cette importance.

L'épisode de la **«** Flotte jaune **»** est devenu légendaire. Quatorze navires de commerce, bloqués dans le Grand Lac Amer, ne pourront en sortir que le 8 mai 1975. Pendant huit ans, leurs équipages développent une micro-société internationale. Un navire sert d'hôpital, un autre de cinéma. Les Polonais administrent un service postal avec leurs propres timbres, qui circulent jusqu'en Europe *via* les marins partant en relève. Lors des Jeux olympiques de Mexico en 1968, les marins de la Flotte jaune organisent leurs propres « Jeux olympiques » – quatorze équipes, des médailles, un classement par nation. Les Anglais organisent des matchs de football avec les autres équipages. Le sable du désert finit par recouvrir les coques, donnant à la flotte sa couleur jaune et son nom.

Cette anecdote en apparence mineure révèle une réalité structurelle profonde. Quand la fermeture devient durable, le système commercial mondial s'adapte plutôt qu'il ne lutte pour rouvrir. L'innovation industrielle – supertankers, conteneurisation accélérée, refonte des routes – supplée l'incapacité diplomatique. Le contournement par le cap de Bonne-Espérance devient la norme. Les chocs pétroliers de 1973 et 1979 sont en partie liés à cette reconfiguration.

Un modèle qui s'érode

Suez 1967-1975 marque les premiers signes d'érosion du régime 1 classique. Premièrement, la médiation onusienne, qui avait fonctionné en 1956, échoue à produire une réouverture pendant huit ans. Deuxièmement, l'occupation territoriale comme support du blocus introduit une asymétrie nouvelle entre les belligérants. Troisièmement, l'adaptation structurelle du système commercial mondial montre que les acteurs économiques ne dépendent plus aussi étroitement qu'auparavant des médiations politiques pour résoudre les fermetures.

Quelque chose change dans la pratique du blocus maritime**.** Mais il faudra encore attendre cinquante ans pour que la transformation devienne évidente.

La mer Rouge 2024 : l'irruption des acteurs paraétatiques

Une fermeture par milice

Le 19 novembre 2023, les rebelles houthis du Yémen interceptent le *Galaxy Leader*, un navire cargo lié à un homme d'affaires israélien. Vingt-cinq membres d'équipage sont pris en otage. Les images de l'assaut, montrant des hommes masqués et armés s'emparant du navire, font le tour du monde. Cet acte inaugural marque le début d'une crise qui va paralyser pendant des mois l'une des principales voies du commerce mondial.

Au cours de l'année 2024, les Houthis lancent environ sept cents munitions contre le trafic commercial : 40% de missiles balistiques, 56% de drones aériens. La précision globale est faible – environ 7% selon le MICA Center français (Maritime Information Cooperation and Awareness Center) –, mais l'effet dissuasif est massif. Le pétrolier *Rubymar* coule le 2 mars 2024 après avoir été touché. Le *True Confidence* est attaqué le 6 mars 2024, faisant trois morts. Le *Sounion*, transportant 150 000 tonnes de pétrole brut, est attaqué et incendié le 21 août 2024.

Le trafic en mer Rouge, qui représentait normalement 13% du trafic mondial, est divisé par deux. Le canal de Suez perd plus de 60% de son volume habituel. Les compagnies maritimes basculent massivement vers le contournement par le cap de Bonne-Espérance – détour qui ajoute douze à quatorze jours de mer et environ un million de dollars de carburant par voyage. Quatre cents ans après que Richelieu a fermé La Rochelle pour soumettre une cité protestante, l'Atlantique sud redevient une route commerciale majeure parce qu'un mouvement armé yéménite a fermé Bab el-Mandeb pour soutenir Gaza.

Une qualification juridique impossible ou la « zone grise »

Les actes des Houthis posent un problème de qualification juridique inédit. Ils ne relèvent pas de la piraterie au sens classique, qui exige des fins privées : les Houthis revendiquent explicitement une cause politique. Ils ne relèvent pas davantage du terrorisme maritime *stricto sensu*, ni, à proprement parler, du conflit armé international, faute de partie belligérante reconnue.

Cette indétermination juridique est précisément ce qui caractérise la fermeture paraétatique du détroit. L'acteur ne peut être identifié à un État souverain reconnu, mais il dispose de capacités étatiques effectives (territoire, armée, organisation politique). Il revendique ses actes au titre d'une cause politique, mais sa cause n'est pas reconnue internationalement. Il refuse les médiations habituelles, mais ne s'inscrit pas dans le cadre conventionnel d'un conflit armé.

Une réponse multilatérale imparfaite

La communauté internationale réagit. Le Conseil de sécurité adopte le 10 janvier 2024 la résolution 2722 condamnant les attaques. Les États-Unis lancent l'opération *Prosperity Guardian*. L'Union européenne pilote le 19 février 2024 l'opération *EUNAVFOR Aspides* (« bouclier protecteur »), à laquelle participent vingt-et-un États membres dont la France, qui y engage les frégates *Alsace*, *Lorraine* et un porte-hélicoptères. *Aspides* escortera plus de deux cent cinquante navires de commerce au cours de l'année 2024.

Mais malgré ces moyens considérables, le détournement commercial l'emporte sur la sécurisation. La majorité des compagnies préfère le contournement par le Cap aux convois sécurisés en mer Rouge. Les primes d'assurance bondissent. Le système commercial mondial s'adapte, comme il s'était adapté à Suez 1967-1975, mais cette fois en quelques semaines plutôt qu'en quelques années.

La mer Rouge 2024 inaugure ainsi un régime de fermeture pour lequel le droit international n'a pas de catégorie pleinement adaptée. Le système y répond par bricolage : résolutions onusiennes, opérations interalliées *ad hoc*, classification informelle de la zone en « zone de guerre » par l'International Bargaining Forum, explosion des primes assurantielles. Aucune de ces réponses ne suffit à rouvrir la voie ; ensemble, elles permettent de la maintenir partiellement praticable au prix d'un coût élevé.

Ormuz : la fermeture assurantielle

L'opération *Epic Fury* et ses suites

Le 28 février 2026, dans les heures qui suivent l'opération américano-israélienne *Epic Fury* contre l'Iran, le Corps des Gardiens de la révolution islamique (CGRI) adresse un avertissement par radio VHF aux navires transitant par le détroit d'Ormuz : « la sécurité ne peut être garantie ». L'effet est immédiat et durable : selon *Lloyd's List Intelligence*, seuls cent onze navires transitent par le détroit entre début mars et le 23 mars 2026, soit une chute de plus de 80% par rapport au trafic normal. Le 13 avril 2026, les États-Unis instaurent un blocus naval inédit des ports iraniens en mer d'Arabie.

Cette crise présente un degré de sophistication juridique sans précédent. La riposte iranienne se déploie en quatre actes successifs.

La formulation du CGRI par radio est juridiquement habile : elle ne déclare pas formellement de

blocus – ce qui violerait clairement l'article 38 de la Convention de Montego Bay sur le passage en transit. Elle se contente de signaler un risque. Mais l'effet pratique est immédiat.

Plusieurs attaques sont ensuite réalisées sur certains navires (*Skylight* le 1er mars 2026, *Safeen Prestige* le 6 mars, *Prima* et *Louis P* le 7 mars). Ces attaques sont attribuées au CGRI ou à des acteurs paraétatiques, sans revendication formelle de l'État iranien. Cette ambiguïté permet à Téhéran de contester sa responsabilité internationale tout en bénéficiant de l'effet dissuasif.

Le troisième acte porte sur la notification à l'Organisation maritime internationale (24 mars 2026). L'Iran instaure une « coordination préalable » obligatoire avec les Gardiens de la révolution pour tout transit. La notification exclut explicitement les navires « liés aux États-Unis, à Israël ou à d'autres parties hostiles » – discrimination directement contraire au droit international.

Enfin, comme quatrième acte, ce qu'il est possible de nommer le « péage de Téhéran ». Selon les analyses du marché assurantiel, au moins un navire aurait versé deux millions de dollars aux autorités iraniennes pour obtenir l'autorisation de passage. Le terme de « péage de Téhéran » est utilisé par certains analystes du marché pour qualifier ce dispositif informel.

La centralité des assureurs

Mais le mécanisme le plus original de la crise d'Ormuz 2026 réside ailleurs. Il révèle le rôle décisif d'un acteur jusque-là discret dans la pensée géopolitique : le marché assurantiel international. La Lloyd's de Londres et plus largement les syndicats d'assureurs maritimes opèrent comme régulateurs effectifs du flux en classifiant la zone en *Listed Area* et en imposant des primes prohibitives.

Les chiffres sont bien documentés. Avant la crise, selon *Lloyd's List* et l'*Insurance Business Magazine*, la prime de « risque de guerre » pour un transit par Ormuz s'établissait autour de 0,2% de la valeur du navire pour un VLCC. Dans les quarante-huit heures suivant les frappes du 28 février, ces primes ont été multipliées par cinq. Selon *Lloyd's List*, le 3 mars 2026, les transits standards par le détroit se négocient désormais entre 1,5% et 3% de la valeur de coque, avec une prime à 5% pour les navires associés à des intérêts américains, britanniques ou israéliens – soit trois fois le tarif appliqué aux autres pavillons. Pour les VLCC affrétés par des intérêts américains, des primes de 10% minimum ont été rapportées par les souscripteurs interrogés, ce qui représente entre dix et quatorze millions de dollars d'assurance pour un seul transit d'un navire de cent trente-huit millions de dollars.

Parallèlement, le 5 mars 2026, sept des douze grands clubs P&I (mutuelles d'assureurs maritimes qui couvrent collectivement 90% du tonnage mondial) ont émis des notices de résiliation à soixante-douze heures pour leurs extensions de couverture risque de guerre. Comme l'a précisé *Lloyd's List* dans un article du 8 mars titré significativement « No, P&I clubs have not cancelled war risk cover », la couverture n'a pas été retirée mais renégociée à des tarifs si élevés que l'effet pratique a été équivalent : un exemple cité par la presse spécialisée mentionne trente mille dollars par semaine pour une couverture qui coûtait précédemment vingt-cinq mille dollars par an.

Cette explosion rend économiquement impossible le passage régulier, indépendamment de toute considération juridique ou militaire.

Donald Trump l'a perçu avant les chancelleries européennes. Le 11 mars 2026, la US International Development Finance Corporation a annoncé un partenariat avec l'assureur Chubb pour un mécanisme de réassurance de vingt milliards de dollars destiné à relancer le trafic dans le détroit. Le Royaume-Uni a suivi : la chancelière de l'Échiquier Rachel Reeves a rencontré le président de Lloyd's, Charles Roxburgh, pour discuter spécifiquement de l'assurance maritime. Cette mobilisation des États au plus haut niveau dans le marché assurantiel international est inédite. Elle révèle une transformation profonde : la maîtrise du flux passe par la maîtrise de l'assurance, et non plus seulement par la maîtrise militaire. Les travaux de Nicholas A. Lambert, démontrant comment l'amirauté britannique avait conçu le blocus de l'Allemagne comme une arme de destruction financière massive destinée à provoquer un effondrement du crédit et du commerce, sont donc ici mis à jour.

Le « blocus assurantiel »

Le concept émergent de **«** blocus assurantiel **»** désigne précisément cette modalité contemporaine de fermeture des détroits : non par la force militaire directe, mais par la manipulation systématique du risque qui rend prohibitive la couverture assurantielle. Cette analyse converge directement avec celle d'un récent rapport de l'*Irregular Warfare Project* du 24 mars 2026, qui formule la thèse de manière saisissante : « l'assurance a fermé le détroit avant que la marine du CGRI ne le fasse ». Si l'assurance s'arrête, le flux s'arrête.

Il faut cependant noter que la Lloyd's Market Association elle-même conteste partiellement cette lecture. Dans un communiqué officiel du 23 mars 2026, l'organisation rappelle que « les navires ne se déplacent pas par manque d'assurance, mais en raison du risque évalué par les capitaines et les armateurs ». La couverture serait techniquement disponible, simplement à des prix devenus extrêmement élevés. Cette nuance est juridiquement importante mais elle ne modifie pas l'effet

pratique : que l'assurance soit techniquement disponible à 10% de la valeur du navire ou indisponible, le détroit reste fermé aux flux commerciaux ordinaires.

Cette mécanique constitue une rupture par rapport à toutes les fermetures précédentes. À La Rochelle 1628, c'était la digue de Richelieu qui fermait. À Suez 1956, les navires coulés dans le canal. À Suez 1967-1975, l'occupation territoriale du Sinaï. En mer Rouge 2024, les missiles et les drones houthis. À Ormuz 2026, c'est le système assurantiel mondial qui ferme le détroit avant les revendications juridiques ou les postures militaires.

Une typologie en quatre régimes

Ce parcours historique permet de proposer une typologie articulant deux dimensions : la nature étatique ou paraétatique de l'acteur principal, et le caractère formel ou par viscosité du mécanisme.

	Acteur étatique principal	**Acteur paraétatique principal**
Mécanisme formel/militaire	**Régime 1** : fermeture juridique étatique classique : La Rochelle 1628, Blocus Confédération 1861-1865, Suez 1956, Suez 1967-1975	**Régime 3** : fermeture par proxy (paraétatique) : mer Rouge 2024
Mécanisme par viscosité	**Régime 2** : fermeture par sanction extraterritoriale, péage souverain et blocus hybride : Sundtoll danois 1429-1857, Blocus continental 1806-1814, blocus américain Iran 2026	**Régime 4** : fermeture assurantielle : Ormuz 2026 (côté iranien)

Le glissement structurel

Cette typologie révèle un mouvement historique majeur. Pendant trois siècles, du XVII^{e} au XX^{e} siècle, le régime 1 (fermeture juridique étatique classique) est dominant. La Rochelle 1628, le blocus

de la Confédération 1861-1865, Suez 1956, et Suez 1967-1975 en sont les expressions successives, dans des contextes politiques et techniques différents mais selon une mécanique de base similaire.

Le régime 2 émerge plus tôt qu'on ne le croit. Le Sundtoll danois (1429-1857) en constitue déjà un cas remarquable : l'État danois ne ferme pas physiquement le détroit, il y impose une viscosité économique sous forme de péage *ad valorem* qui transforme la circulation en source fiscale souveraine. Les blocus napoléoniens prolongent cette logique au début du XIX^{e} siècle, et les sanctions extraterritoriales américaines la systématisent à partir du XX^{e} siècle. Le régime 2 est donc le plus ancien historiquement, mais il a connu une expansion considérable dans les deux derniers siècles, jusqu'à intégrer en 2026 des dispositifs hybrides comme le blocus américain des ports iraniens et – en miroir inversé – le partenariat DFC-Chubb, officialisé le 11 mars 2026 et qui agit comme une forme d'assurance d'État. S'il prolonge la logique étatique, il en déplace la mécanique : la fermeture passe désormais par la maîtrise des structures (financières, juridiques, normatives, fiscales) plutôt que par le contrôle physique des flux.

Les régimes 3 et 4 sont des innovations du XXI^{e} siècle. Le régime 3 (fermeture insurgentielle) émerge avec la mer Rouge 2024. Le régime 4 (fermeture assurantielle) atteint sa maturité avec Ormuz 2026. Tous deux se caractérisent par leur opacité juridique : l'acteur ne peut être pleinement identifié à un État souverain, le mécanisme ne peut être pleinement qualifié juridiquement.

Le glissement structurel est le suivant : depuis le début du XX^{e} siècle, les régimes par viscosité (2 et 4) et par acteurs paraétatiques (3 et 4) tendent à supplanter les régimes formels et étatiques (1).

Quatre invariants malgré les transformations

Mais ce glissement ne doit pas occulter quatre invariants qui traversent les quatre siècles d'histoire du blocus maritime.

La centralité de l'innovation infrastructurelle ou technique constitue le premier de ces invariants. La digue de Richelieu en 1627 fait écho au coulage de quarante navires à Suez en 1956, à la plateforme assurantielle de Lloyd's à Londres en 2026. Chaque époque invente l'infrastructure qui rend la fermeture effective.

Le rôle des marchands et des assureurs constitue le second de ces invariants. Les armateurs anglais qui hésitaient à secourir La Rochelle en 1627-1628 préfigurent les armateurs contemporains

qui refusent les primes prohibitives à Ormuz 2026. La perception du risque par les acteurs économiques privés a toujours été un facteur décisif de l'effectivité des blocus.

Troisième invariant : la dimension informationnelle. La République de La Rochelle disposait d'un réseau d'information européen (correspondants protestants à La Haye, Genève, Londres, Amsterdam) qui lui donnait une longueur d'avance sur les manœuvres royales. Les armateurs contemporains paient des services de renseignement privés pour qualifier le risque maritime en temps réel. L'information comme premier intrant des décisions stratégiques – concept-clé pour comprendre Ormuz 2026 – trouve déjà sa matrice dans les guerres de religion européennes.

Quatrième invariant : l'adaptation structurelle plutôt que la confrontation. Depuis Suez 1967-1975 jusqu'à Ormuz 2026, les acteurs économiques préfèrent contourner les blocus plutôt que les forcer. Cette logique d'adaptation, qui devient la règle au XXI^{e} siècle, était déjà en germe dans les contournements des blocus napoléoniens deux siècles plus tôt.

Ce que La Rochelle 1628 nous dit d'Ormuz 2026

Une matrice intellectuelle commune

Au-delà des transformations techniques et politiques, La Rochelle 1628 et Ormuz 2026 partagent une matrice intellectuelle commune. Dans les deux cas, la fermeture maritime est utilisée comme arme stratégique pour soumettre une entité que la confrontation directe ne permettrait pas de réduire.

À La Rochelle, Louis XIII ne peut pas prendre la cité par assaut frontal – ses fortifications, défendues par une population motivée par la foi protestante, résisteraient à un coût politique considérable. Richelieu choisit la fermeture parce qu'elle permet de faire travailler le temps contre l'assiégé sans engager la responsabilité morale d'un massacre frontal.

À Ormuz, l'Iran ne peut pas affronter militairement les États-Unis – la disproportion des forces serait écrasante. Le CGRI choisit la viscosité juridique et assurantielle parce qu'elle permet de produire un effet stratégique majeur (l'arrêt du trafic) sans engager une confrontation directe que Téhéran ne pourrait pas remporter.

Dans les deux cas, fermer plutôt qu'affronter relève d'une rationalité stratégique éprouvée, dont les modalités évoluent avec les techniques disponibles mais dont la logique reste constante.

Le précédent du Sundtoll danois enrichit cette matrice d'une troisième dimension : fermer pour faire payer, plutôt que pour soumettre. Pendant 428 ans, la couronne danoise a transformé un détroit international en source fiscale durable, sans jamais avoir l'intention de fermer définitivement le passage. Le Sundtoll est l'archétype historique du détroit-rente : une infrastructure naturelle dont l'État riverain extrait une redevance permanente, en échange du service de sécurisation qu'il prétend rendre. La proposition iranienne de 2026 – un péage sécurisé sur Ormuz – réactive presque mot pour mot cette logique. La différence majeure est que le Danemark de l'Ancien Régime extrayait une rente, tandis que l'Iran contemporain instrumentalise le péage comme arme géopolitique dans le cadre d'un conflit ouvert. Mais dans les deux cas, la mécanique est identique : transformer le passage maritime en transaction monnayable au profit d'une souveraineté riveraine.

Une leçon pour les politiques publiques

Cette continuité historique a des implications pour les politiques publiques contemporaines. Si les fermetures maritimes obéissent à une logique stratégique stable depuis quatre siècles, elles devraient pouvoir être anticipées plutôt que subies. Or les États occidentaux, et la France en particulier, semblent régulièrement pris au dépourvu par chaque nouvelle crise – comme si chaque fermeture était une surprise alors qu'elle s'inscrit dans une lignée historique longue.

Trois enseignements semblent pouvoir être tirés.

Premier enseignement : les voies maritimes ferment, et continueront à fermer. La sécurité absolue de la circulation maritime n'a jamais existé historiquement et n'existera pas davantage à l'avenir. Les politiques publiques devraient intégrer le risque de fermeture comme une donnée structurelle, et non comme une exception à anticiper au cas par cas.

Deuxième enseignement : la diversification des routes est une assurance stratégique. Les supertankers développés après Suez 1967-1975 ont permis au commerce mondial de continuer pendant huit ans malgré la fermeture. Les routes du Cap, ravivées en 2024-2026, jouent un rôle similaire. La pensée stratégique française devrait accorder davantage d'attention à la doctrine insulaire atlantique et à la sécurité du contournement austral – sujets que l'Observatoire géopolitique des mondes marins de la Fondation traite spécifiquement.

Troisième enseignement : les structures qui rendent possible la circulation (assurance, droit, paiements, information) sont devenues aussi stratégiques que les flottes elles-mêmes. La régulation publique de ces structures, aujourd'hui largement abandonnée aux marchés privés,

devrait redevenir un objet de politique publique. La crise d'Ormuz 2026, en révélant le pouvoir effectif de la Lloyd's de Londres sur la fermeture des détroits, pose cette question avec une acuité nouvelle.

Conclusion

Quatre siècles, une continuité, des transformations

De La Rochelle 1628 à Ormuz 2026, l'histoire des blocus maritimes raconte une continuité de la rationalité stratégique et une transformation des techniques. Les acteurs cherchent toujours à fermer plutôt qu'à affronter quand le rapport de forces ne leur permet pas la victoire frontale. Mais les moyens employés évoluent : de la digue physique au blocus assurantiel, en passant par les flottes de blocus, les sanctions extraterritoriales et les milices armées.

Cette continuité dans la rationalité explique la pertinence d'une lecture historique longue. Les fermetures du XXI^{e} siècle ne sont pas des anomalies sans précédent ; elles s'inscrivent dans une lignée que La Rochelle 1628 a contribué à inaugurer. La transformation dans les techniques explique la nécessité d'une réflexion conceptuelle nouvelle. Les régimes 3 et 4 (insurgentiel et assurantiel) ne sont pas réductibles aux catégories juridiques héritées du droit international classique.

La rhéopolitique des flux marins comme cadre fédérateur

Le programme intellectuel que nous suggérons de nommer rhéopolitique des flux marins a pour ambition de poser un cadre fédérateur pour penser ces transformations. Il prend acte du fait que la puissance maritime contemporaine se construit moins par la possession territoriale que par le contrôle différentiel des circulations qui traversent les espaces. Il intègre la dimension assurantielle, juridique et informationnelle dans l'analyse stratégique. Il permet de penser ensemble les invariants stratégiques de longue durée et les transformations techniques de courte période.

Surtout, il offre un langage adapté aux pratiques contemporaines. Là où le droit international maritime peine à qualifier les fermetures par viscosité, la rhéopolitique nomme la viscosité comme catégorie d'analyse. Là où la géopolitique classique ne sait penser que les acteurs étatiques identifiables, la rhéopolitique intègre les milices, les assureurs, les services de renseignement privés, les compagnies maritimes comme acteurs structurants.

Cette analyse française rejoint une littérature stratégique internationale en émergence. L'article « The Insurance Weapon » publié en mars 2026 par l'*Irregular Warfare Project* formule la même thèse à partir de la doctrine stratégique américaine. Que la lecture émerge simultanément des deux côtés de l'Atlantique signale qu'elle correspond à une réalité structurelle nouvelle, qui appelle un cadre conceptuel adapté.

Le précédent disponible : la Convention de Copenhague de 1857

L'histoire offre par ailleurs un précédent juridique remarquable que la diplomatie contemporaine ne devrait pas ignorer. La Convention de Copenhague de 1857 a aboli un péage maritime institutionnalisé pendant 428 ans en échange d'une compensation internationale de 33,5 millions de rigsdaler**.** Le Royaume-Uni et la Russie ont chacun versé environ un tiers de cette compensation – un précédent qui démontre que les grandes puissances commerciales acceptent de payer collectivement le rachat d'une rente maritime dès lors que la liberté de circulation l'emporte économiquement sur le coût de l'indemnité.

Si la communauté internationale souhaitait contemporainement restaurer la liberté de circulation à Ormuz dans un cadre négocié, elle disposerait donc d'un précédent juridique. La transposition est politiquement complexe – elle suppose une reconnaissance implicite de la légitimité initiale du péage, ce que les positions occidentales actuelles excluent. Mais le répertoire diplomatique contient cette option, qui mériterait au moins d'être étudiée par les chancelleries européennes parallèlement aux options militaires et assurantielles. Penser les futurs possibles d'Ormuz sans aller chercher les précédents historiques disponibles serait une économie intellectuelle préjudiciable.

Une signature rochelaise

Que cette note ouvre par le siège de La Rochelle de 1627-1628 n'est pas une coïncidence. La cité, qui fut au XVII^{e} siècle l'une des grandes places maritimes atlantiques d'Europe, conserve dans son inscription urbaine la mémoire de ce blocus qui mit fin à son indépendance. Les trois tours du Vieux-Port – la Tour Saint-Nicolas, la Tour de la Chaîne, la Tour de la Lanterne – préservées par Richelieu malgré le rasement des autres fortifications témoignent encore aujourd'hui de cette histoire.

Comprendre comment les détroits ferment au XXI^{e} siècle, c'est aussi se souvenir comment La Rochelle est tombée au XVII^{e} siècle. Les techniques ont changé ; la rationalité stratégique demeure. Et la mer reste ce qu'elle a toujours été : un espace traversé par des flux dont le contrôle

différentiel constitue, depuis Mahan[5] jusqu'à nos jours, l'enjeu majeur de la puissance maritime.

1. Pour une analyse plus fine et universitaire, nous renvoyons au travail de Lance E. Davis et Stanley L. Engerman, *Naval Blockades in Peace and War*, Cambridge, Cambridge University Press, 2006.
2. Nous renvoyons ici aux travaux de François Crouzet, dont *L'économie britannique et le Blocus continental* (PUF, 1958), où il démontre comment le blocus napoléonien n'était pas seulement militaire, mais une tentative de réorganiser l'espace économique européen.
3. Sur la rhéopolitique des flux marins comme cadre conceptuel, nous renvoyons à notre article « « *Fluxuat » nec mergitur* : géopolitique des flux et conflits maritimes contemporains », The Conversation France, 29 mars 2026, qui introduit le néologisme de *polémorrhée* (de *polémos*, la guerre, et *rhéos*, le flux), ainsi qu'à notre tribune « Détroit d'Ormuz : la désintégration de l'ordre maritime n'est pas l'œuvre de l'Iran seul », *Le Monde*, 12 avril 2026 ; le cadre est mobilisé dans la présente note pour relire quatre siècles de fermetures des détroits.
4. Sigle anglais consacré dans la littérature professionnelle : *Very Large Crude Carrier*. Cette classe de pétroliers, d'un port en lourd compris entre 200 000 et 320 000 tonnes, constitue le segment dominant du transport maritime de brut sur les longues distances, en particulier entre le golfe Persique et les marchés asiatiques.
5. Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Boston, Little, Brown and Company, 1890. L'ouvrage fonde la pensée stratégique maritime moderne et installe le concept de *sea power* comme matrice d'ordonnancement du système international ; les chapitres I et II posent la grille analytique mobilisée jusqu'à nos jours par la stratégie navale occidentale. Pour une relecture récente et autorisée de l'œuvre mahanienne, voir Nicholas A. Lambert, *The Neptune Factor: Alfred Thayer Mahan and the Concept of Sea Power*, Annapolis, Naval Institute Press, 2024.