

La bataille d'Ormuz marque le retour du problème maritime

AUTEUR Ian Speller

IMAGE © Royal Navy

DATE 2 mai 2026

Que signifie pour l'ordre mondial que les États-Unis ne parviennent pas à ouvrir le détroit ?

Une étude signée par l'un des meilleurs historiens de la guerre maritime.



Le blocage d'Ormuz et la guerre qui bouleverse actuellement le Moyen-Orient témoignent une nouvelle fois de l'importance cruciale de la mer. Au sein d'une économie globalisée et interconnectée, plus de 90 % du commerce mondial, en poids, s'effectue par voie maritime. Toute perturbation d'un tel système peut donc avoir des répercussions en cascade, qui nous affectent tous ^①.

Ainsi, la fermeture du détroit d'Ormuz par l'Iran a eu un impact immédiat sur le prix du carburant, tout comme sur le commerce des engrais. Avant la crise, environ 25 % du pétrole et 30 % des engrais échangés à l'échelle mondiale transitaient par ce détroit. Depuis mars, seule une poignée de navires est parvenue à emprunter cette route qui voyait auparavant passer en moyenne 129 navires par jour. L'impact économique et le coût humain engendrés s'annoncent considérables ^②.

Cette fermeture était pourtant parfaitement prévisible. Dans le même temps, la marine américaine, force dominante sur les océans depuis la fin de la Seconde guerre mondiale, n'a pas été capable de débloquent un détroit contrôlé par un adversaire dont la marine et l'armée de l'air sont en grande partie détruites.

Un tel constat interroge.

Certes, les États-Unis ne possèdent plus la marine la plus importante en nombre – cette prééminence revenant désormais à la Chine – mais elle reste la plus puissante du monde et dispose, avec ses onze groupes aéronavals, d'une capacité offensive sans égale ^③. Comment se fait-il alors que le détroit ait pu rester fermé d'une manière presque continue depuis le 28 février 2026 ? Comment expliquer que le secrétaire à la Guerre des États-Unis en soit réduit à réprimander ses alliés européens pour leur refus de se mobiliser aux côtés de Washington, alors que cela aurait dû être anticipé avant le déclenchement de la guerre ? Comment Donald Trump peut-il en appeler à la Chine pour qu'elle vienne à la rescousse ^④ ?

La crise d'Ormuz illustre parfaitement un vieil adage selon lequel « la stratégie doit précéder l'action » ou plutôt, comme l'articulait Jomini, que « la stratégie décide où l'on doit agir » ^⑤. Mener à bien une opération militaire, c'est d'abord réfléchir à une stratégie à mettre en œuvre. Cette dernière peut se définir comme un processus de planification de haut niveau, visant à aligner les fins, les moyens et les méthodes afin d'atteindre un objectif politique donné.

Sans stratégie, il est impossible de donner un sens à l'usage de la force militaire. Quel serait l'intérêt de tuer des gens et de détruire des cibles si un plan rationnel visant à atteindre des objectifs politiques réalistes n'a jamais été établi ? Les défaites américaines au Vietnam dans les années 1970 et,

plus récemment, en Afghanistan, rappellent que, même lorsqu'on domine tactiquement le champ de bataille, on a encore besoin d'un plan.

La marine américaine, force dominante sur les océans, n'a pas été capable de débloquer un détroit contrôlé par un adversaire dont la marine et l'armée de l'air sont en grande partie détruites.

IAN SPELLER

Le paradigme de la puissance maritime

Il existe une abondante production scientifique consacrée à la stratégie maritime, ce sous-domaine de la stratégie nationale qui traite des principes applicables dans les situations où la mer joue un rôle déterminant. En Occident, la tradition dominante est notamment associée aux travaux d'auteurs tels que l'Américain Alfred Mahan (1840-1914) et l'Anglais Julian Corbett (1854-1922), ainsi que de nombreux autres, comme l'amiral français Raoul Castex (1878-1968) dont l'actualité à la lumière d'Ormuz a déjà été rappelée dans ces pages . Si les approches diffèrent selon les commentateurs, il est frappant de constater que tous s'accordent à reconnaître la domination en mer comme un fondement incontournable de la puissance des États au cours de l'histoire. Cela s'explique par sa double fonction : la mer est à la fois un vecteur essentiel du commerce international et un espace où se déplacent les forces militaires dans le cadre de leurs manœuvres.

La capacité à utiliser cet espace – contrôle de la mer – et à en priver l'ennemi – privation de la mer – fait partie intégrante d'une stratégie militaire aboutie depuis des millénaires. Comme Mahan l'a souligné en faisant référence à l'ère de la voile, c'est bien grâce à sa puissance maritime et à sa capacité de projection en direction des côtes d'un pays tiers que la Grande-Bretagne a pu simultanément s'enrichir par le commerce et appauvrir ses adversaires par des blocus. En d'autres termes, la Grande-Bretagne s'emparait de territoires pour en faire ses colonies : ses forces maritimes se lançaient à l'assaut de leurs côtes tout en les empêchant de faire de même.

Mahan s'est concentré sur les avantages à tirer d'une utilisation positive de la mer, et sa pensée demeure encore aujourd'hui influente. C'est le cas en particulier aux États-Unis, où l'on observe une volonté claire de se concentrer sur le potentiel de combat offensif : il s'agit d'assurer son contrôle maritime face au défi émergent posé par Pékin.

S'il est difficile de remettre en cause l'importance des bouleversements maritimes lorsqu'ils se produisent, pour les forces maritimes plus modestes à travers le monde, peu susceptibles de remporter la lutte pour le contrôle des mers, les travaux de Mahan, Corbett et Castex ne sauraient trouver une application concrète. Il est inutile de se lancer dans un bras de fer naval avec un ennemi impossible à vaincre.



Sur le pont du porte-avions Gerald R. Ford (CVN 78) pendant l'opération Epic Fury, le 17 mars 2026.

© US Navy



Un hélicoptère MH-60S Sea Hawk est ravitaillé sur le plus grand porte-avions du monde. © US Navy

Une autre voie s'impose donc. Celle-ci a souvent consisté en des tentatives d'affaiblissement de l'ennemi par le ciblage d'un point faible universel : la dépendance à l'égard du commerce maritime. Des attaques ponctuelles contre la marine marchande faisaient ainsi partie des recommandations de la « Jeune École » française de la fin du XIXe siècle, par exemple . Ce fut l'approche privilégiée de la France, des États-Unis puis de l'Allemagne lors de leurs guerres contre la Grande-Bretagne aux XVIIIe, XIXe et XXe siècles. Le résultat – généralement une victoire britannique – fait dire aux stratèges maritimes traditionnels qu'il est préférable d'opter pour la solution du blocus. Face à une puissance maritime dominante, ce choix est pourtant hautement irréaliste. D'où le recours à une interruption du commerce maritime, y compris lorsqu'il est pratiqué par des pays neutres et non-belligérants : cette stratégie, employée depuis des siècles, offre un moyen sûr de nuire à l'ennemi.

De manière générale, les pays dotés de forces maritimes faibles ont tendance à se concentrer sur leur défense côtière, afin de tenir les grandes puissances à distance des zones littorales. Cela implique d'associer des éléments propres aux forces navales et des équipements terrestres (artillerie, forts, réserves mobiles). Le développement des mines et des torpilles au XIXe siècle, puis des avions et, plus tard, des missiles antinavires au XXe siècle, a ainsi conféré à ces marines de moindre envergure un pouvoir de nuisance non négligeable, en particulier dans les eaux côtières.

La défense victorieuse du détroit des Dardanelles par les Turcs, en 1915, en est un exemple éloquent. Un système de défense intégré, articulé autour de l'artillerie côtière, des mines marines et de batteries d'obusiers mobiles, a permis de repousser un assaut de la flotte anglo-française, qui souhaitait forcer le passage dans le détroit. Plus récemment, l'Ukraine s'est montrée capable d'infliger des pertes considérables à la flotte russe en mer Noire, au point de la neutraliser en grande partie, grâce à l'utilisation de missiles et de drones guidés par des renseignements de haut niveau. Dans les deux cas, des forces maritimes réputées puissantes ont été vaincues par une riposte de type asymétrique.

La clef de l'innovation dans l'asymétrie

Cette stratégie du déni d'accès maritime nécessite des technologies de pointe pour être efficace. Des missiles de croisière antinavires performants, tels que l'Exocet de fabrication française, existent depuis plusieurs décennies et peuvent être tirés depuis des navires, des avions ou de simples lanceurs terrestres. Les frappes à longue portée nécessitent une surveillance et un ciblage efficaces, ce qui peut s'avérer difficile, mais les attaques à courte portée, telles que celles pouvant se produire dans les eaux côtières ou un détroit étroit, sont moins complexes. Dans ces eaux, même les mines marines de type ancien peuvent causer des perturbations d'envergure, comme l'ont montré les opérations de déminage prolongées menées dans les années 1980 à la suite d'incidents dans le golfe Persique et en mer Rouge. De nos jours, une gamme de mines toujours plus sophistiquées a émergé, contribuant à multiplier les risques.

L'évolution technologique promet d'aggraver encore l'équation. Les nouveaux missiles, tels que le CM-302 de fabrication chinoise, sont plus rapides, plus furtifs et plus difficiles à intercepter que leurs prédécesseurs, et leur portée est plus grande. L'évolution des missiles hypersoniques et des missiles balistiques anti-navires est appelée à rendre obsolètes nos systèmes traditionnels de défense aérienne : elle exigera des systèmes de défense de pointe pour y répondre. Ceux-ci pourraient à leur tour se trouver fragilisés par des attaques de drones en essaim, précisément conçus pour épuiser le nombre limité d'intercepteurs navals, particulièrement coûteux.

Un tel défi a conduit l'ingénierie de défense maritime à s'intéresser aux armes à énergie dirigée, à l'instar des lasers, en guise de contre-mesure pragmatique. En effet, les sous-marins s'avèrent redoutables contre les navires de surface s'ils sont utilisés efficacement et dans de bonnes conditions, comme ont pu le constater les Iraniens lors de la perte de la corvette *Dena*, touchée par une torpille tirée par le sous-marin USS *Los Angeles* au large du Sri Lanka, en mars 2026.

De son côté, l'Ukraine a clairement démontré, en mer Noire, sa capacité à utiliser des navires de surface sans équipage pour paralyser le trafic maritime. Il est à cet égard crucial de noter que l'Iran semble également disposer de nombreux navires de ce type. C'est avec de tels outils que, dans les eaux côtières, des mines magnétiques pourraient être posées par des forces spéciales, mettant en difficulté jusqu'à l'artillerie traditionnelle si elle se trouve à portée.

C'est ainsi que les forces terrestres, maritimes et aériennes se combinent et se combineront de plus en plus à l'avenir, à la faveur d'une capacité « anti-accès/déni de zone » élargie : dans ce contexte, c'est la capacité même d'une grande puissance maritime à opérer de manière sécurisée dans une zone donnée qui est remise en cause.

Ces défis sont considérablement exacerbés dans les eaux côtières, où les navires se trouvent à portée de multiples systèmes terrestres et où la configuration géographique des îles et du littoral, associée à l'inévitable « bruit » civil – le trafic maritime légitime – peut servir de couverture à des attaques surprises inattendues. Les attaques des Houthis contre la marine marchande en mer Rouge menées, depuis 2023, à l'aide de missiles, de drones et même d'hélicoptères pour s'emparer de navires non protégés, ont démontré la capacité de forces relativement faibles à menacer la sécurité de la navigation, ce qui, dans ce cas précis, a conduit les États-Unis et l'Europe à déployer des forces navales pour protéger le trafic maritime. Au cours des deux premières années de cette campagne, quatre navires marchands ont été coulés, beaucoup d'autres ont été attaqués et des centaines de navires ont choisi la route plus longue, plus sûre mais plus coûteuse qui contourne l'Afrique – ce qui aurait coûté à l'Égypte environ 800 millions de dollars par mois en pertes de recettes provenant du canal de Suez⁸. Dans le cas du détroit d'Ormuz, il n'existe pas de route alternative : les forces iraniennes disposent donc de multiples moyens de s'en prendre à la libre circulation maritime.



Un pilote vérifie l'armement de son avion sur l'USS Gerald R. Ford dans le cadre de l'opération Epic Fury, le 2 mars 2025, en Méditerranée orientale. © US Navy

Les Iraniens sont donc susceptibles de se replonger dans les préconisations théoriques de Mahan. Il est plus probable qu'ils s'inspirent d'idées similaires à celles de la « Nouvelle École » soviétique des années 1920 et 1930⁹, ou des officiers de marine chinois des années 1950 puis 1960¹⁰, qui fondaient leur stratégie sur le développement d'une défense en plusieurs couches : c'est là la clef pour protéger ses côtes contre des marines plus puissantes. Ils exploiteront également la géographie locale, qui leur permet de fermer un détroit stratégique en utilisant un ensemble de moyens militaires maritimes non conventionnels.

Autrement dit, pour les pays dont les forces maritimes sont modestes, le contrôle local des mers est le choix le plus logique lorsqu'ils sont confrontés à des ennemis plus puissants. Et s'ils se trouvent à proximité d'un goulet d'étranglement maritime stratégique, les options sont évidentes. La vulnérabilité du commerce mondial face aux décisions iraniennes dans cette zone peut expliquer la relative réticence des administrations américaines précédentes à s'engager dans des aventures militaires inutiles contre un tel adversaire.

Un blocus américain qui contraindrait l'Iran à partager le poids de la rupture du commerce international pourrait s'avérer gagnant.

La matrice stratégique du contre-blocus de Trump

C'est dans ce contexte que la stratégie américaine de contre-blocus prend tout son sens. On peut en effet comprendre la réserve des États-Unis à déployer des moyens navals dans le détroit d'Ormuz, alors que des forces hostiles occupent la rive nord. Il est encore plus facile de comprendre la prudence des alliés à intervenir et à faire ce que les États-Unis refusent eux-mêmes de faire. L'option consistant à débarquer des troupes au sol pour sécuriser le côté iranien du détroit est un repoussoir absolu compte tenu de l'ampleur des forces qui seraient nécessaires, de l'opposition probable à terre et de l'aversion affichée du président Trump pour le déclenchement d'une nouvelle « guerre sans fin » au Moyen-Orient.

Dans les années 1980, la réponse à la pose de mines par l'Iran dans cette zone a consisté à mobiliser des navires américains, européens et soviétiques afin d'escorter les navires marchands, et à lancer une vaste opération internationale de déminage, accompagnée de frappes punitives américaines à des fins dissuasives. Si cette approche était adaptée au contexte de l'époque – celui de la « zone grise » – elle l'est beaucoup moins à l'heure d'une guerre ouverte avec l'Iran. Le pays a démontré qu'il avait aujourd'hui peu de raisons de se montrer prudent et ses dirigeants ont prouvé leur détermination à subir les coûts de bombardements aériens massifs. À ce titre, un blocus américain qui contraindrait l'Iran à partager le poids de cette rupture du commerce international pourrait s'avérer gagnant.

Ce choix stratégique permet en effet d'éviter la mise en péril d'actifs majeurs, puisque les navires peuvent être interceptés à n'importe quelle étape de leur trajet vers ou depuis l'Iran. Reste à voir si cette pression sera suffisante pour inciter Téhéran à faire des concessions car les dirigeants iraniens pourraient estimer disposer d'un plus grand pouvoir de négociation vis-à-vis des États-Unis, ce blocus réciproque ayant des répercussions plus larges sur l'économie mondiale.

En somme, les stratèges maritimes d'autrefois ne seraient sans doute guère étonnés par les moyens employés aujourd'hui dans la guerre maritime à laquelle se livrent les États-Unis et l'Iran.

La puissance maritime des États-Unis a favorisé une offensive à grande échelle contre l'Iran et a permis la mise en place d'un blocus qui pourrait bien avoir un véritable impact sur l'économie iranienne dans les semaines et les mois à venir.

Pour autant, et malgré les ravages causés par la campagne aérienne américano-israélienne, il n'en demeure pas moins que la fermeture du détroit d'Ormuz par l'Iran était aussi prévisible que puissamment disruptive. Il est donc sidérant que les États-Unis semblent ne pas s'être

préparés à cette éventualité. Cet événement a fait de cette campagne militaire un affrontement maritime de premier plan, alors même qu'elle s'articulait plutôt, à ses débuts, autour de frappes aériennes. Cette transformation du conflit a donné à Washington une éprouvante leçon d'humilité. Son incapacité à remporter une victoire rapide a mis en évidence les limites de la puissance américaine et elle laisse aujourd'hui le Pentagone face à un défi non résolu.

*

S'il est encore trop tôt pour présager de l'issue réelle du conflit, on peut d'ores et déjà tirer un certain nombre de leçons.

La première, et la plus évidente, est la nécessité d'une planification appropriée avant l'usage de la force. La suprématie en mer et dans les airs n'a de valeur que si elle permet d'obtenir un avantage durable après la fin des hostilités.

Comme les récents affrontements l'ont démontré, il faut toujours avoir à l'esprit qu'il est tout à fait possible de perdre une guerre en mer même si la flotte ennemie a été détruite au cours d'une campagne très déséquilibrée : cela ne veut pas dire que cet ennemi n'a pas à sa disposition d'autres moyens d'exercer des pressions ni de rendre cette suprématie inopérante. Les Iraniens pourraient donc bien sortir vainqueurs de cette guerre navale.

Enfin, la liberté de navigation en mer reste d'une importance fondamentale pour comprendre la stratégie maritime. Il s'agit d'une liberté qui peut être remise en cause et qui peut nécessiter d'être protégée. La marine continuera donc à jouer un rôle décisif au sein des forces interarmées, mais ces dernières ne seront pleinement efficaces que si elles sont engagées à l'appui d'une stratégie appropriée et réaliste. S'il est fondé sur des hypothèses fragiles, l'aventurisme militaire – même d'une grande puissance – n'est qu'une illusion de la force.

SOURCES

- ① CNUCED, Review of Maritime Transport 2025. ↑
- ② CNUCED, Strait of Hormuz disruptions, 29 avril 2026. ↑
- ③ « Tracking US military assets in the Iran war », The Atlantic Council, 17 avril 2026. ↑
- ④ Post de Donald Trump sur Truth Social, le 14 mars 2026 : « Many Countries, especially those who are affected by Iran's attempted closure of the Hormuz Strait, will be sending War Ships, in conjunction with the United States of America, to keep the Strait open and safe. Hopefully China, France, Japan, South Korea, the UK, and others, that are affected by this artificial constraint, will send Ships to the area. » ↑
- ⑤ Antoine de Jomini, Précis de l'art de la guerre, ou Nouveau tableau analytique des principales combinaisons de la stratégie, de la grande tactique et de la politique militaire, Paris, Anselin, 1838. ↑

- ⑥ Voir Ian Speller, *Understanding Naval Warfare*, Londres, Routledge, 2024. ↑
- ⑦ « À la fin du XIXe siècle, le débat qui animait la marine française était de savoir s'il fallait miser, comme nos voisins anglais, sur des cuirassés qui avaient une importante force de frappe, ou s'il fallait poursuivre la construction de torpilleurs. [Les conflits de l'époque montrent] l'importance d'avoir des navires rapides et légers, l'invention de la torpille automobile ayant modifié [les stratégies]. En 1882 paraît un ouvrage de l'amiral Aube, *La guerre maritime et les ports français*, où il défend la création d'une double flotte de torpilleurs. La première, de navires légers destinés à protéger les côtes françaises, à repousser les tentatives de blocus et à protéger la sortie en mer des cuirassés et des croiseurs. L'autre flotte, composée de cuirassés entourés de torpilleurs, viserait à recourir à la guerre de course, 'l'audace et l'argent', afin d'attaquer l'escadre ennemie de haute mer et ainsi l'affaiblir et de la disperser pour mieux perturber et détruire son commerce. Ces nouvelles idées firent le tour du monde. » Voir Thibault Richard, « La Stratégie navale asymétrique iranienne ou la 'Jeune École' iranienne », *Centre d'Études Supérieures de la Marine*, 2011. ↑
- ⑧ Voir cette note du ministère des Affaires étrangères et du Commerce néo-zélandais : *Egypt Economic Report 2025*. ↑
- ⑨ Dans l'entre-deux-guerres, un ensemble d'élaborations doctrinales par des stratèges soviétiques avait eu pour but de refonder l'emploi de la flotte de l'URSS à partir d'une contrainte structurelle — l'impossibilité de rivaliser avec les grandes marines de haute mer — et d'une matrice stratégique issue de la pensée opérative soviétique. En rupture avec le paradigme classique de la maîtrise des mers, cette approche privilégiait une stratégie de déni fondée sur l'action combinée des sous-marins, des mines, de l'aviation navale et des forces côtières, orientée vers la désorganisation en profondeur des communications adverses et l'attrition de ses capacités logistiques. Voir notamment Jürgen Rohwer et Mikhaïl Monakov, *Stalin's Ocean-going Fleet : Soviet Naval Strategy and Shipbuilding Programs, 1935-53*, « Cass Series : Naval and Policy History », Routledge, 2001 ; ou encore le classique d'Hervé Coutau-Bégarie, *La puissance maritime soviétique*, Paris Economica, 1983. ↑
- ⑩ Au-delà de la figure du général Xiao Jinguang, premier commandant en chef de la marine de l'APL — un poste qu'il occupera de 1950 à 1980 — on peut penser à l'apport considérable de Liu Huaqing, considéré comme le principal stratège chinois du XXe siècle et auquel la revue consacrera un article dans les prochains jours. ↑