



HAL
open science

Le détroit de Bab el-Mandeb : frictions littorales et maritimes

François Guiziou

► **To cite this version:**

François Guiziou. Le détroit de Bab el-Mandeb : frictions littorales et maritimes. *Cybergeo : Revue européenne de géographie / European journal of geography*, 2023, 1056. hal-04374237

HAL Id: hal-04374237

<https://hal.science/hal-04374237v1>

Submitted on 5 Jan 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License



Le détroit de Bab el-Mandeb : frictions littorales et maritimes

The Bab el-Mandeb Strait : Coastal and Maritime Frictions

El estrecho de Bab el-Mandeb : fricciones litorales y marítimas

François H. Guiziou



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/cybergeog/40696>

ISSN : 1278-3366

Éditeur

UMR 8504 Géographie-cités

Ce document vous est offert par INIST - Centre national de la recherche scientifique (CNRS)



Référence électronique

François H. Guiziou, « Le détroit de Bab el-Mandeb : frictions littorales et maritimes », *Cybergeog: European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 1056, mis en ligne le 21 décembre 2023, consulté le 05 janvier 2024. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeog/40696>

Ce document a été généré automatiquement le 21 décembre 2023.



Le texte seul est utilisable sous licence CC BY 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.

Le détroit de Bab el-Mandeb : frictions littorales et maritimes

The Bab el-Mandeb Strait : Coastal and Maritime Frictions

El estrecho de Bab el-Mandeb : fricciones litorales y marítimas

François H. Guiziou

NOTE DE L'ÉDITEUR

Cet article fait l'objet d'un billet sur Cybergeog Conservation : <https://cybergeog.hypotheses.org/1713>

Le détroit de Bab el-Mandeb : frictions littorales et maritimes

- 1 Annoncée en août 2022, la suppression de l'*Indian Ocean High Risk Area* (HRA) au 1er janvier 2023 acte le déclin puis la quasi-disparition de l'activité pirate exercée par des Somalis depuis les côtes et vers le grand large de la Somalie. Les cartes marines ne comportent donc plus l'imposante mention *High Risk Area* couvrant une large part de l'océan Indien occidental et qui s'arrêtait à la limite nord (15° N) du détroit de Bab el-Mandeb. Pourtant, le conflit civil au Yémen, où des acteurs régionaux riverains arabes (coalition menée par l'Arabie saoudite) et africains (Érythrée et Soudan) sont impliqués, n'a pas pour autant rendu le détroit de Bab el-Mandeb plus sûr pour la navigation. Cette succession de problèmes sécuritaires à l'échelle régionale en termes de sûreté maritime, dans le golfe d'Aden puis dans le sud de la mer Rouge, semble s'être produite dans une continuité qui n'augure pas d'un retour rapide à une situation stable et à une circulation sans péril d'origine humaine pour le trafic maritime international comme régional. Parmi ces périls d'origine humaines, il faut d'emblée différencier la sûreté maritime (*maritime security*) et la sécurité maritime (*maritime safety*). La sûreté maritime

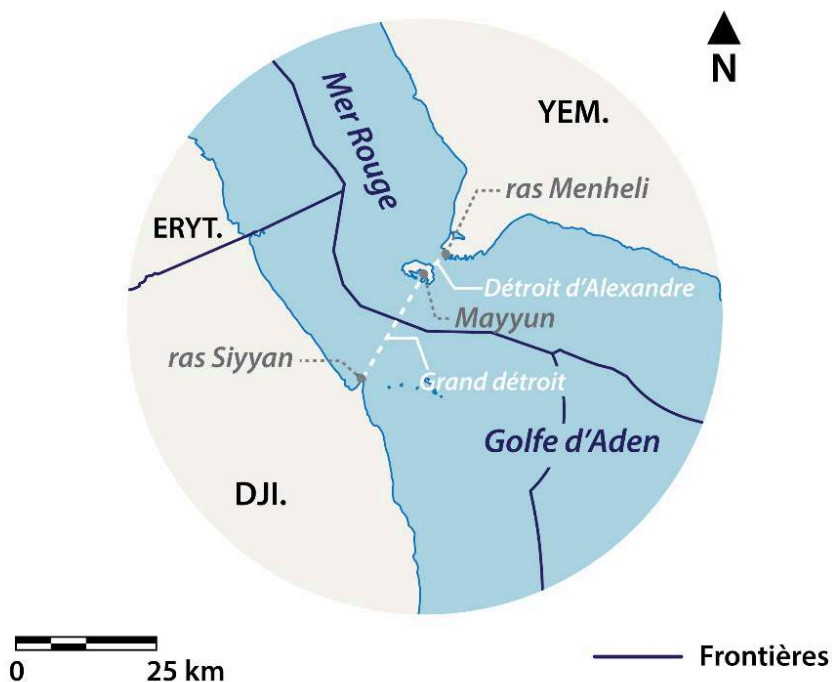
est relative à une action humaine délibérée portant atteinte au navire ou à son équipage (piraterie, détournement, terrorisme). La sécurité maritime est relative à un ou des facteurs humains ou non humains conduisant à la mise en danger du navire ou de son équipage et ne recoupe pas en théorie la sûreté maritime (accidents de navigations, pannes, incendies, tempêtes). Cet article s'intéresse à la sûreté maritime.

- 2 Dans ce contexte, il apparaît pertinent de s'interroger sur une forme de friction sur le flux mondialisé. Par le détroit de Bab el-Mandeb transitent entre 16 000 et 18 000 navires annuellement (18 880 navires pour 1,2 milliard de tonnes de marchandises selon la *Suez Canal Authority*, proxy pour évaluer les passages au sein du détroit). En complément, un petit trafic marchand régional (majoritairement par boutres), très dynamique, relie les deux rives du détroit. Parmi ces échanges, il faut remarquer la place importante du phénomène migratoire (Lauret, 2021, 2018). Ces frictions sont qualifiées de littorales et maritimes car, venant des masses terrestres riveraines, elles pourraient aisément être observables au niveau des détroits où les interactions et les flux se concentrent. Les détroits internationaux constituent en effet des "*observatoires de la mondialisation*" (Mareï, 2012) et par là même des dynamiques sécuritaires. Le détroit de Bab el-Mandeb connaît d'ailleurs une militarisation marquée de ses rives où les puissances régionales (notamment du golfe Persique) concurrencent désormais les puissances internationales : France, depuis la décolonisation (1977), États-Unis depuis 2003 et, depuis 2016, la Chine, avec son premier déploiement militaire en Afrique et l'établissement d'une base navale.
- 3 Les détroits forment des espaces étroits, exigus (relativement, par exemple, à l'importance du flux de navires qui y transitent) et sont de véritables carrefours à toutes les échelles, parcourus par de nombreux acteurs du commerce maritime, des marines de guerre, des migrations internationales, etc. Cela est propre à générer un contexte géopolitique et économique complexe qui semble impacter les réseaux maritimes de toutes tailles. Le terme friction est entendu dans son sens physique comme "*la résistance entre les surfaces de deux corps en contact qui se déplacent l'un par rapport à l'autre*" (CNRTL) et ainsi intègre la nature dynamique qu'impose l'étude des flux et d'acteurs en mouvements. Roger Brunet propose également l'idée de la dissipation de l'énergie jusqu'à cessation du mouvement (Brunet, 1993). Il est admis que les questions sécuritaires, et plus largement conflictuelles, sur les rives du détroit de Bab el-Mandeb, ont une incidence sur les flux. L'hypothèse formulée est qu'il existe une différence spatiale en ce qui concerne la menace sur ce flux de navires selon la nature des conflits et des actes violents, c'est-à-dire la piraterie et la maritimisation du conflit yéménite. Celle-ci serait principalement liée au niveau d'échelle. Dans la continuité, elle amènerait des conséquences différenciées, une dispersion d'énergie et également une maritimisation des phénomènes pirates et conflictuels tout à fait différente.
- 4 Après une description succincte du détroit de Bab el-Mandeb et de son contexte, tant économique que politique, il a été choisi d'étudier la piraterie maritime somalienne et son développement (1990-2015) ainsi que le conflit yéménite dans ses aspects maritimes (depuis l'intervention internationale de 2015). Est aussi proposée une analyse des frictions littorales et maritimes avec pour perspective une réflexion sur une possible définition de ces frictions.

Le renouveau stratégique du grand détroit international de Bab el-Mandeb et la sûreté maritime

- 5 Le détroit, qui va du *ras Siyyan* à Djibouti (ou de Moulhoulé, endroit où il est en fait le plus étroit) au *ras Menheli* sur la péninsule arabique, en passant par l'île de Mayyun – aussi appelée Perim (figures 1, 2, 3), est un détroit dont l'importance stratégique a été longtemps sous-estimée. Moins connu que le détroit international d'Ormuz ou le canal de Suez, le grand détroit international de Bab el-Mandeb n'en est pas moins important. Il est la porte méridionale de la mer Rouge et la continuité physique entre mer Rouge et mer d'Arabie. Outre le flux pétrolier qui anime encore la plupart des études, il est surtout un point de passage obligé entre Asie et Europe par lequel transite la quasi-totalité des échanges de containers à destination de l'Europe (Charlier, 2014). Il s'agit d'une section de la route maritime circumterrestre particulièrement dense : c'est la route la plus directe entre le détroit international de Malacca, où passent les productions des grands centres de production asiatiques, et ceux de Gibraltar et du Pas de Calais, exutoires vers les grands ports européens. La voie maritime y est exiguë : 20 km pour le grand détroit, 30 km pour l'ensemble du détroit prenant en compte le petit détroit d'Alexandre séparé par l'île de Mayyun. La navigation dans le détroit est rendue dangereuse par les conditions physiques et climatiques (vents forts, tempêtes fréquentes, inversion saisonnière des courants, côtes découpées et garnies de récifs), ce qui en fait un lieu redouté où les conditions nautiques sont périlleuses (Fratantoni *et al.*, 2006). Le détroit marque ainsi une frontière physique entre la Mer Rouge et le Golfe d'Aden.

Figure 1 : Le détroit de Bab el-Mandeb



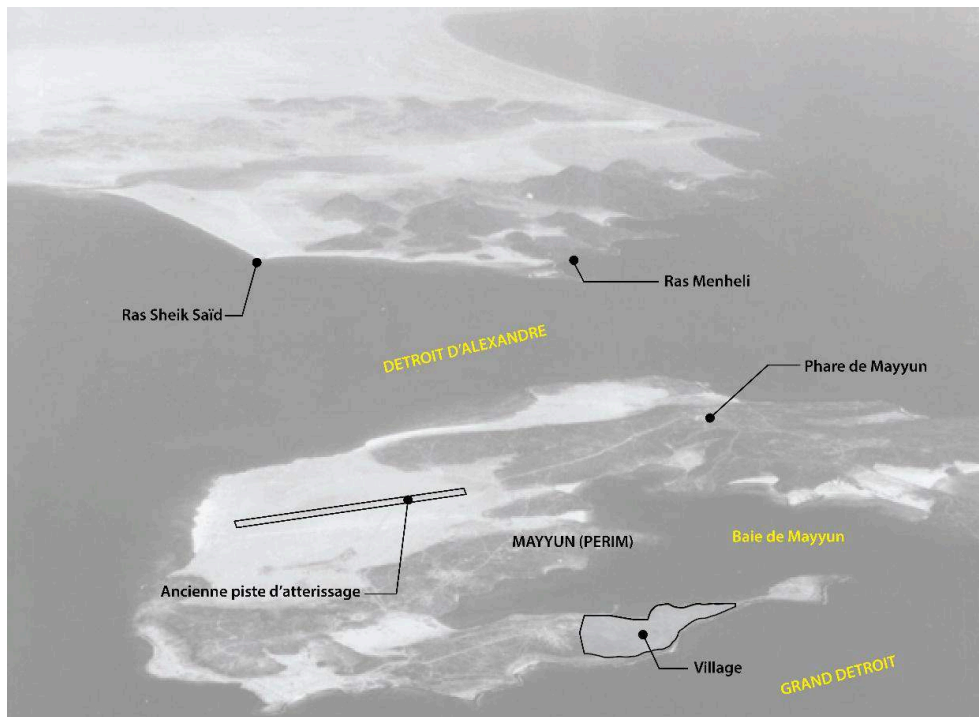
Guiziou, 2023.

Figure 2 : Le détroit à l'échelle régionale



En noir sont mentionnés les toponymes utilisés.
Guiziou, 2023.

Figure 3 : L'île de Mayyun et en arrière-plan le ras Menheli



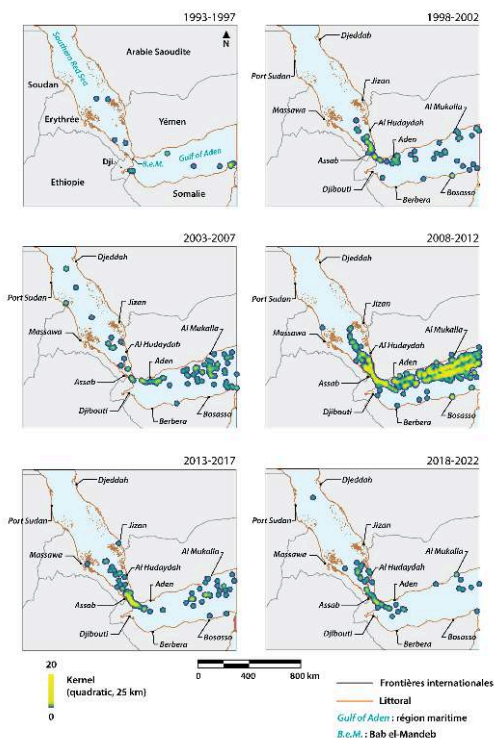
Source photographique : Marc Fontrier, 1993. Avec autorisation. Compléments de Guiziou, 2023.

- 6 La situation géopolitique, économique et politique du détroit est tout à fait fidèle à un point de passage de premier plan, un *chokepoint* (Alexander, 1992 ; Lasserre, 2004 ; Coutau-Bégarie, 1993). Elle est marquée par trois phénomènes majeurs : le grand flux maritime mondial canalisé en une route unique ; la situation difficile des États riverains ; une militarisation marquée des alentours par des acteurs extrarégionaux à Djibouti (États-Unis, Chine, France et de petits détachements européens et japonais) et régionaux par les Émiratis et les Turcs au titre de leur influence grandissante dans la Corne de l'Afrique (Cannon, 2018). Ainsi, outre les interventions que ces déploiements permettent en Afrique et au Moyen-Orient en termes de capacités de projection, la lutte contre la piraterie maritime a eu pour point d'ancrage Djibouti. De la même manière, le conflit civil yéménite a renforcé la présence des Émiratis et Saoudiens dans la Corne de l'Afrique. L'espace du détroit est l'espace des flux (routes maritimes, migrations, flux licites et illicites) et le centre de cercles concentriques où s'accumulent :
- Le niveau local : la manne du petit État djiboutien, le développement du port du Somaliland, Berbera, la ruine du grand port yéménite d'Al Hudaydah causée par la guerre au Yémen et le renouveau militaire d'Assab lié à cette même guerre ;
 - Le niveau régional : *proxywar* au Yémen entre l'Iran, d'une part, et les États de la péninsule arabique de l'autre, afin d'affirmer un leadership sur le Moyen-Orient ;
 - Le niveau global : la piraterie maritime somalie et ses réponses internationales.
- 7 Mais tous ces phénomènes sont bien plus que des simples couches et ils s'alimentent entre eux. Il y a un emboîtement d'échelles et de phénomènes propres aux détroits. En termes de géographie et de géopolitique, le détroit de Bab el-Mandeb est particulièrement caractéristique. André Vigarié, en 1995, résumait la situation stratégique autour de ce corridor maritime : "*Une longue et dure partie diplomatique s'est jouée autour d'un couloir de communication qui va de Port-Saïd au cap Gardafui : là se trouve le chokepoint le plus important de la géostratégie générale des océans ; s'y mêlent les rivalités d'influences politiques des deux grands, les intérêts économiques et diplomatiques des puissances moyennes, le désir de participation à la vie internationale des petits pays riverains, et les exigences grandioses de l'économie maritime mondiale. [...] Là passe l'artère principale où bat la vie économique du globe*".
- 8 Dans cet article, pour identifier les actes violents en mer (répondant donc de la sûreté), il a été choisi d'étudier la base *Anti-Shipping Activity Messages* (ASAM) sur une période allant de 1990 à 2022, base qui concerne tous les éléments relatifs à la sûreté maritime produite par l'agence états-unienne *National Geospatial-Intelligence Agency*. Cette compilation de données dispose d'un bon niveau de détail comparée aux bases sur la piraterie et la sûreté maritime de l'*Organisation Maritime Internationale* (IMO) ou du *Bureau Maritime International* (IMB) (Bruyneel, 2003 ; Guiziou, Fritsch, 2018). Il faut noter que la base ASAM s'affranchit de la localisation de la piraterie définies par la convention dite de Montego Bay : la piraterie ne peut être commise qu'en haute mer et dans la juridiction d'aucun État (UNCLOS 3, articles 100 à 108). La piraterie peut donc être côtière selon ASAM. Cela est lié à la non signature de la convention par les États-Unis. Toutes les entrées de la base ASAM sont géolocalisées, même sommairement, et accompagnées de plusieurs entrées descriptives (contextes, nom des navires impliqués, typologie des incidents, etc.). La base a été nettoyée dans la mesure du possible (codages erronées, doublons) et, pour la localisation des actes, la méthodologie SIG du kernel a été adoptée afin de prendre en compte les aires de probabilité des incidents plus qu'une géolocalisation stricte¹. Cette base sur la conflictualité maritime est très

fournie en ce qui concerne l'espace de référence choisi : 813 incidents sur la période 1993-2022 (pas d'incidents déclarés de 1990 à 1993) en limitant la zone d'étude au sud de la mer Rouge (matérialisée par la frontière nord du Soudan) et au Golfe d'Aden (dont la limite orientale est une ligne allant du *ras* Assir en Somalie à Sayhut au Yémen). Cette étude a été complétée par une masse conséquente de littérature scientifique et de littérature grise (rapports, expertises, articles de presse, imagerie publique, etc.) pour contrôler la qualité générale de la base.

- 9 En utilisant la base ASAM, sans différencier les différents événements pour ne représenter que la violence en mer, il est possible de faire quelques constats élémentaires selon les périodes quant à la répartition spatiale des incidents (figure 4) : (1) la période 1993-1997 est caractérisée par le faible nombre d'événements à l'exception de la pointe orientale de la Somalie ; (2) les périodes 1998-2002 et 2003-2007 ont été marquées par une augmentation significative de la distance et de la fréquence des incidents dans le golfe d'Aden et une augmentation marquée des incidents à proximité immédiate du détroit ; (3) la période 2008-2012 marque une augmentation nette des incidents au nord du golfe d'Aden et dans le détroit ; (4) les périodes 2013-2017 et 2018-2022 sont marquées par le repli des incidents dans le golfe d'Aden et un repli plus léger au niveau du détroit. Il s'agit maintenant de comprendre les mécaniques qui sous-tendent cette répartition spatiale. Elles sont liées à deux phénomènes : la piraterie maritime et la guerre civile yéménite. Leurs impacts sont très différents.

Figure 4 : Les incidents maritimes de 1993 à 2022 au sein du Golfe d'Aden et dans le sud de la Mer Rouge par période de 5 ans

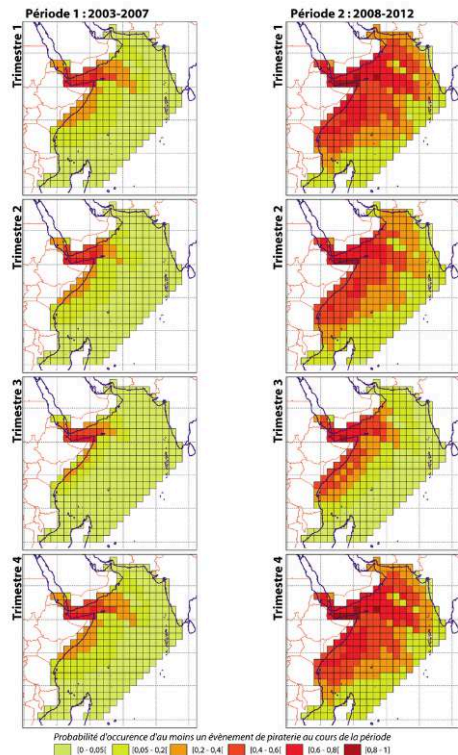


Guiziou, 2023. Source : ASAM 2022.

La piraterie somalienne, ses mécanismes de protection et ses conséquences sur le flux

- 10 Du début des années 1990 au milieu des années 2010, la piraterie maritime somalienne, ou plus exactement menée par des Somalis originaires d'ancrages allant de Qandala (Puntland) au ras Kambooni (frontière kényane), a menacé les navires transitant sur les routes maritimes de l'océan Indien. Elle a sévi dans le golfe d'Aden et dans la quasi-totalité du bassin occidental de l'océan Indien, jusqu'à 800 miles nautiques des côtes somaliennes. Au total, sur la période 1990-2015, de la naissance au déclin de l'activité pirate, plusieurs milliers d'incidents (approches suspicieuses, attaques, détournements) ont été recensés, aboutissant à la capture de plusieurs dizaines de navires. La piraterie est avant tout une économie de l'enlèvement – fondée sur les rançons – des équipages des navires détournés. Contrairement à ce qui est répété dans la plupart des articles de presse et des analyses, les réseaux pirates somalis sont très structurés et loin des descriptions d'anciens pêcheurs spoliés ou subissant la pollution déversée par des réseaux mafieux européens (Guiziou, Fritsch 2018 ; Guiziou, 2014). Ces réseaux connaissent un enrichissement fulgurant. Cela fait des émules et augmente leur nombre de pirates comme leurs aires de chasse et le nombre d'ancrages propices à exercer l'activité. L'objectif des groupes de pirates est très simple : aller le plus vite pour trouver une cible, de préférence par la plus courte distance possible. Le mode opératoire répond à deux stratégies proches (Guiziou, 2014) : des skiffs attaquant à grande vitesse les navires de commerce pour en prendre le contrôle ; des bateaux mères patrouillant au large et lançant des skiffs. Ces techniques sont particulièrement opérantes contre des navires désarmés et le caractère soudain des attaques est efficace. Si la majorité des navires arrive à s'échapper, la réussite des pirates reste surprenante pour les observateurs du monde maritime (compagnies, assurances, marines nationales). L'activité pirate est structurante pour les communautés littorales somaliennes et les grands investisseurs et acteurs politiques locaux (Guiziou, 2014).
- 11 Le développement de la piraterie a connu trois phases majeures : (1) la naissance de la piraterie somalienne est opportuniste et se déroule dans une relative discrétion. Des navires de pêche, principalement autour du cap Gardafui (pointe de la Corne de l'Afrique), sont détournés (1993-2002) ; (2) puis l'activité se développe avec une augmentation des attaques sur la période (2003-2007) ; (3) enfin, la période d'industrialisation qui démarre au tournant de 2007-2008 correspond à l'apogée de la piraterie, tant en nombre d'incidents que du point de vue de l'étalement spatial. Par effet ballon, c'est-à-dire par sauts successifs vers le large de saison en saison (Guiziou, 2014), l'activité ne se concentre plus uniquement sur le golfe d'Aden, mais couvre également l'ensemble du bassin nord-ouest de l'océan Indien (figure 5). La lutte en mer, les mesures de sûreté imposées aux navires et le changement de position des autorités claniques somaliennes mettent fin en 2015 au phénomène pirate.

Figure 5 : Probabilité d'occurrence d'au moins un événement de piraterie au cours de la période 2003-2012



Source : Guiziou, Fritsch, 2018. Avec autorisation des auteurs.

- 12 Le golfe d'Aden a été très impacté durant la période 1995-2015, tandis que la Mer Rouge, au nord du détroit, a été largement épargnée. Il y a là un effet de canalisation du flux de navires et ainsi une lutte contre le phénomène pirate. C'est sur cette canalisation du flux qu'ont été imaginés puis mis en place les mécanismes de protection du flux : convois escortés par l'intégralité des marines de capacité internationale (cette mécanique étant encore valable en 2023) et des patrouilles régulières au sein d'un espace restreint tels la mission européenne *Atalanta*, les différentes *Combine Joint Task Forces* sous l'égide des États-Unis et les multiples déploiements internationaux (Japon, Chine, Russie, etc.) et même africains sous commandement sud-africain (*Operations Copper*, ciblant essentiellement le canal du Mozambique, un temps touché par la piraterie originaire de la Somalie). L'un des mécanismes de protection du trafic est la mise en place, le long du golfe d'Aden, des corridors de transit permettant la protection des navires : la *Maritime Security Patrol Area* en 2009, puis de l'*IRTC (International Recommended Transit Corridor)* depuis 2010. Il faut remarquer l'intégration de l'*IRTC* et des *Traffic Separation Scheme (TSS)* du Bab el-Mandeb et de la Mer Rouge (*TSS West and South Hanish al-Kubra*, mais pas le *TSS East of Jabal Zuqar Island*) au sein d'un mécanisme unifié appelé *MSTC (Maritime Security Transit Corridor)*, depuis 2017). Du sud de la Mer Rouge au débouché ouest du Golfe d'Aden, il s'agit, sur plus de 1000 km, d'un système intégré et unique qui illustre le caractère pivot du détroit.
- 13 Il y a deux conséquences spatiales à ce mode opératoire des pirates :
- L'*IRTC* et les autres systèmes concentrent le flux de navires dans le Golfe d'Aden, ce qui permet de le protéger, mais aussi de faciliter l'activité des pirates fondée sur la fulgurance de l'action. L'illustration parfaite est la période 2008-2012 de la figure 4, période tout à fait

parlante en ce qui concerne les attaques au sein de ces corridors censés être de protection : c'est là que les incidents se concentrent ;

- La piraterie, activité structurante – puisqu'elle met en lien de nombreux acteurs autres que les pirates – et rémunératrice en Somalie, n'est pas liée à un phénomène conflictuel à terre, encore moins terroriste. Elle cherche en mer à ponctionner le flux marchand sans vouloir le tarir. Il est alors possible de considérer que la piraterie est une prédation opportuniste qui s'exerce sur l'ensemble de l'espace aussi loin qu'est le flux au sein du golfe d'Aden, mais aussi dans l'océan Indien lointain. La maritimisation du conflit somalien ou du terrorisme en Somalie peut ainsi être réfutée. Quant au conflit d'usage potentiel entre pirates et navires marchands, il est très discutable. Les compagnies maritimes ne se détournèrent guère de la route la plus courte et rapide entre l'Asie et l'Europe, et ne considèrent que comme une surcharge la question pirate (certes au détriment des nombreux marins et navires capturés).
- 14 Le basculement en 2015 de la piraterie somalie, qui disparaît, et l'émergence du conflit civil yéménite se font dans la continuité, mais sans aucun lien. Reste que le détroit et ses continuités connaissent encore une période agitée en termes de sûreté.

Conflit civil au Yémen, régionalisation des acteurs et débordement sur les espaces maritimes

- 15 Depuis les Printemps arabes (2011), la guerre civile yéménite oppose les forces rebelles Houthis (localement appelé *Ansar Allah*) au gouvernement. Ce conflit a pris une dimension internationale depuis la prise de Sana'a en 2014 par les forces Houthis. Depuis 2015, le gouvernement yéménite est soutenu par la *Saudi-Led Coalition* (SLC, coalition de 10 États arabes notamment soutenus par les États-Unis) qui combat à ses côtés avec des moyens considérables. Les batailles des ports d'Aden (2015 et 2018), d'Al Mukalla (2015 et 2016) et d'Al Hudaydah (2018) ont été d'une grande violence et ont réduit considérablement, du moins pendant un temps, le trafic de ces ports. Les batailles pour ces villes portuaires marquent également l'extension du conflit sur la bande littorale yéménite. Cependant, le conflit se déroule également en mer depuis l'entrée en guerre de la SLC. D'abord circonscrit à terre sur les axes Saada-Sanaa-Taiz-Aden et sur le front Marib-Moka, le conflit touche les ports puis les îles de la Mer Rouge et le détroit. Certains auteurs considèrent le conflit comme une guerre asymétrique, ce qui s'applique également sur l'espace maritime (Truitte, 2018 ; Lott, 2021). Cette lutte en mer et au sein des approches portuaires (mouillages, chenaux, routes côtières) s'exprime principalement par la mise en place d'un blocus de la SLC censé empêcher l'aide iranienne en matériel militaire à destination des Houthis (principalement en matière de missiles). Ce blocus vise par ailleurs à prévenir les attaques et incidents récurrents impliquant les forces houthies en mer. Ainsi, la majorité du matériel et de l'approvisionnement en armes des Houthis circule par voie maritime discrète avec des livraisons de pièces de missiles ou de drones qui transitent principalement par la Somalie grâce à l'intense trafic des boutres (Williams, Shaikh, 2020). De la même manière, il s'agit pour la SLC de lutter contre le mouillage de mines marines avec l'appui des forces occidentales (Heubl, 2020 ; Vaughan, Henderson, 2017).
- 16 Un autre aspect du conflit est le contrôle des îles de la Mer Rouge, et jusqu'à la grande île de Socotra à la sortie du Golfe d'Aden, qui ont une valeur stratégique dans le contrôle des mers bordières. Si Socotra est hors des limites de cette étude, Mayyun, au cœur du détroit, les Hanish (les deux grandes îles de Zuqar et al-Kabir) et la multitude

des petites îles d'un littoral très découpé sont des éléments majeurs du sud de la Mer Rouge. Elles ont été à la fois des bases de départ pour les opérations des Houthis (patrouilles et frappes navales), comme, après leurs prises (2015-2016), des lieux d'implantations de la SLC (i.e. une piste à Mayyun directement sur le détroit et des installations permanentes dans le sud de l'île Zuqar).

- 17 La difficulté principale de traiter des données maritimes liées au conflit (base ASAM) est la catégorisation et classification des événements violents maritimes remontés à la *National Geospatial-Intelligence Agency*, mais aussi les qualificatifs utilisés par les protagonistes de la coalition et des États-Unis qui assimilent les Houthis à des terroristes et à des pirates (catégories présentes dans la base). Ces qualificatifs sont utilisés couramment dans les rapports. Ainsi, les attaques suivantes, les seules attribuées aux Houthis dans la base ASAM, sont codées [piracy] contrairement à la description qui en est faite au sein de la même base. Cela est néanmoins parlant : deux attaques par missiles depuis le littoral contre l'*USS Mason* (octobre 2016) ; l'attaque par missile contre un navire-catamaran de la marine des Émirats (octobre 2016) ; un navire de guerre saoudien attaqué par trois bateaux-suicide (janvier 2017) ; un tanker (avril 2018) ; enfin, l'incident de Jizan visant le port par drones marins chargés d'explosifs (avril 2017). Deux autres cas plus récents concernent les prises par les Houthis de deux remorqueurs et d'une drague (novembre 2019) ainsi qu'une barge de débarquement émirati (janvier 2022), preuves que la guerre en mer est toujours active.
- 18 Par ailleurs, les modes opératoires semblent différents de la piraterie, bien que menés avec des moyens comparables : le nombre de skiffs est plus important (4-5, contre 2-3 pour la piraterie), le nombre d'hommes à bord est supérieur (7-8 dans le cas présent, contre 3-5 dans le cas de la piraterie). Si l'on ne peut exclure le fait que l'opportunisme de certains acteurs en temps de guerre les conduit à se livrer à des activités de brigandage ou de piraterie, il s'agit plus de patrouilles des forces maritimes houthies pour surveiller les approches maritimes des territoires contrôlés. Cependant, faute de documentation suffisante, il ne peut s'agir d'autre chose que d'une hypothèse.
- 19 Quant aux actes de terrorisme attestés s'étant déroulés au Yémen, ils sont aussi anciens que connus. Il s'agit des attaques revendiquées par Al-Qaeda de l'*USS Cole* (Aden, 2000) et du *Limburg* (Ash Shir, 2002), en tous points différents des dynamiques yéménites actuelles. D'autres incidents existent. Citons l'un d'entre eux : après plusieurs attaques en mer d'Arabie attribuées aux forces iraniennes et visant des navires marchands appartenant à des intérêts israéliens, les forces israéliennes ont attaqué le navire marchand iranien *Saiz*, suspecté d'appuyer la rébellion. Cette attaque menée au large de Djibouti révèle les dynamiques conflictuelles qui sont à l'œuvre autour du détroit comme l'affrontement indirect entre Israël et l'Iran. Cette guerre larvée mène notamment à des tentatives de contournement des détroits de Bab el-Mandeb et d'Ormuz par des pipelines ou des réseaux de transports terrestres afin d'éviter une situation de blocage (Gerson, May, 2021).
- 20 Tout conflit offre une opportunité pour les réseaux illicites par le flou et la désorganisation étatique qu'il impose aux régions concernées, faute de régulation et de sécurité suffisante. Dans ce contexte, le Yémen a valeur d'exemple. Ainsi, l'augmentation des trafics de narcotiques, d'armes et d'êtres humains est rendue possible par une convergence des activités illicites aussi bien discrètes qu'informelles (Bahadur, 2020 ; Bueger, Edmunds, 2020 ; Manet, 2018 ; Lauret, 2022). Les migrations humaines, très rémunératrices pour les passeurs, qui sont souvent également

marchands, sont à la fois ressource et composante du conflit comme le trafic d'armes à destination de la Somalie qui est en plein essor. La prolifération des armes et le trafic des stupéfiants s'effectuent malgré les contrôles réalisés par les patrouilles internationales impliquées dans la lutte antipiraterie. Les pêches illicites (*IUU fishing*) participent de cette convergence criminelle et les captures par des pêcheurs yéménites sur les côtes djiboutiennes riveraines du détroit en sont un bon exemple (Lauret, 2018).

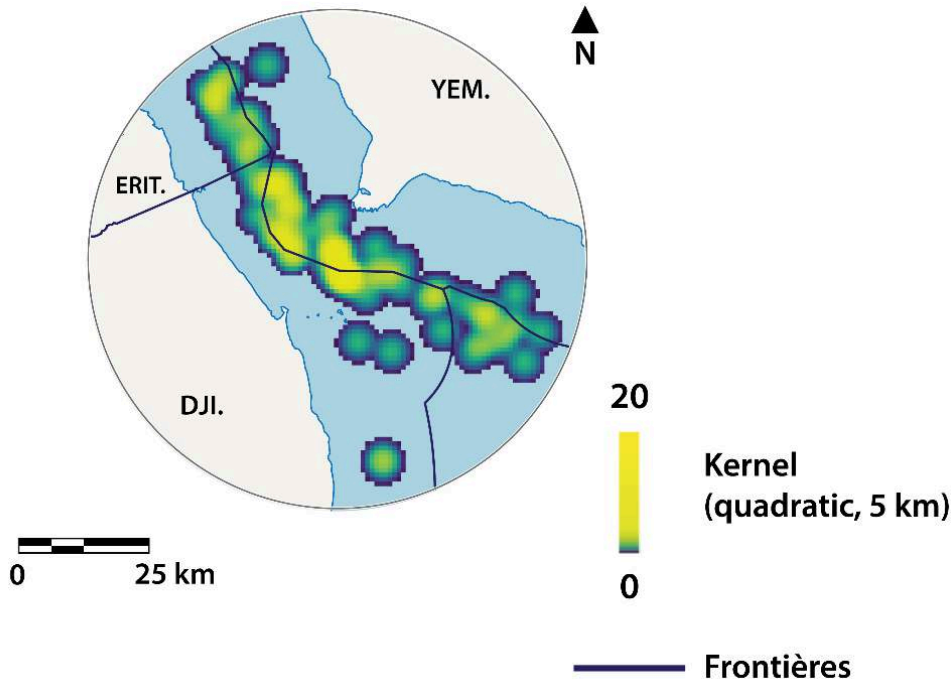
- 21 Il est clair que du conflit civil yéménite et de sa régionalisation, il résulte un débordement sur l'espace maritime, une maritimisation dès l'entrée dans le conflit de la SLC (2015) : la menace des mines, le blocus, l'attaque des ports et des approches maritimes, les approches agressives et les attaques de navires en mer ou depuis la terre, par des missiles ou des drones maritimes, sont l'application des diverses stratégies des protagonistes autour du détroit. Cependant, il paraît assuré que l'ensemble de ces incidents implique les intérêts militaires comme marchands des États engagés. Toutefois, si la possibilité d'un incident impliquant des mines est un risque sérieux pour le trafic, peu d'incidents de ce type ont été signalés. Le flux maritime principal ne paraît pas touché. Le trafic régional, lui, est contraint de s'adapter, du fait des évolutions du conflit, des changements de contrôle des ports et des ancrages ainsi que des inspections permanentes des marines internationales. Ce trafic régional dessert notamment le Yémen et il participe au conflit, comme évoqué précédemment. Si la maritimisation du conflit est attestée, elle n'est que partielle, car elle ne s'effectue que sur des espaces contiguës au littoral yéménite.

Les frictions littorales et les flux maritimes

- 22 Si les détroits ont toujours été des espaces de coopérations et de crises, le détroit de Bab el-Mandeb, au regard de la conflictualité de ses rives et des coopérations entre acteurs locaux, régionaux et internationaux, ne fait pas exception. Cela se fait néanmoins avec un degré de violence rare, peut-être actuellement inégalé à l'échelle mondiale. La piraterie et la régionalisation du conflit civil yéménite incarnent deux formes aux expressions maritimes différentes qui doivent nous faire réfléchir à un possible ralentissement des flux maritimes à l'échelle régionale comme à l'échelle globale. Les effets pourtant semblent différenciés. C'est sur cette idée que repose l'analyse des frictions développée ci-après.
- 23 Si l'on se limite au détroit dans un sens plus strict, c'est-à-dire à un rayon de 25 km depuis son centre, il est possible de compter 78 incidents sur la période 2000-2022 (figure 6 et 7, selon les données ASAM avec les limites développées plus haut). Quelques constats peuvent alors être opérés :
- Avant 2009, très peu d'incidents (12 sur la période), largement dus à des approches suspicieuses (c'est-à-dire sans abordage ou action directe), courantes dans ce pertuis très fréquenté par un intense flux entre péninsule arabique et Afrique de l'Est ;
 - De 2009 à 2014 (37), la période est marquée par une industrialisation de la piraterie maritime, c'est-à-dire lorsqu'elle devient une activité de grande ampleur mobilisant de nombreux Somaliens. Le détroit connaît l'évolution classique du phénomène de piraterie par la concentration extrême du flux de navires entre ses rives avec les mécanismes de protection du trafic. Même si peu de groupes pirates se sont aventurés au nord du détroit, ces groupes commettent en très peu de temps plusieurs attaques ;

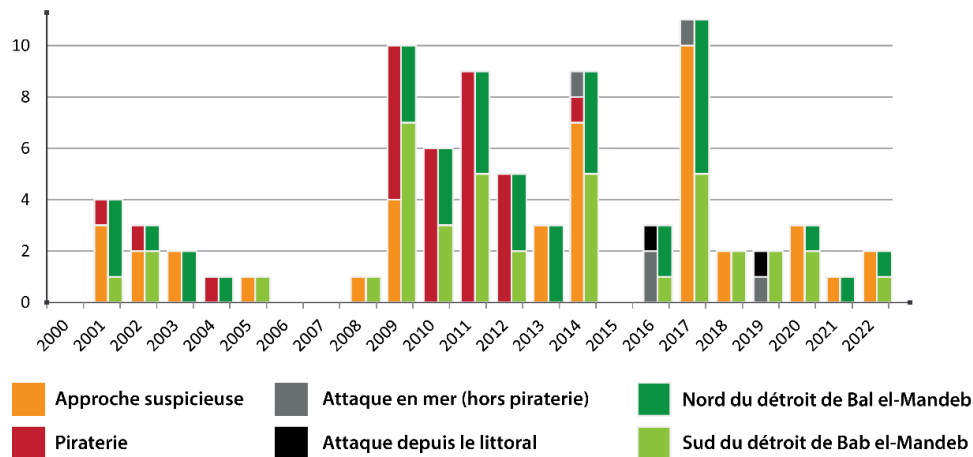
- Enfin, depuis 2015 (24), le conflit yéménite et son extension en mer sont le moteur principal des incidents à l'intérieur du détroit, avec plusieurs attaques directes liées à la guerre et des approches liées à des patrouilles, très largement à proximité immédiate des côtes.

Figure 6 : Incidents dans le détroit de Bab el-Mandeb sur la période 2000-2022, 50 km de rayon, kernel 5 km



Guiziou, 2023. Source : ASAM 2022.

Figure 7 : Répartitions des incidents dans le détroit de Bab el-Mandeb sur la période 2000-2022, 50 km de rayon, approche Kernel



Guiziou, 2023. Source : ASAM, 2022.

- 24 En complément des figure 6 et 7, la piraterie et le conflit yéménite sont deux phénomènes bien distincts tant en termes de pratiques que de spatialisation comme vu précédemment : l'un s'attaquant à ce qui passe au large (la piraterie qui se lance à

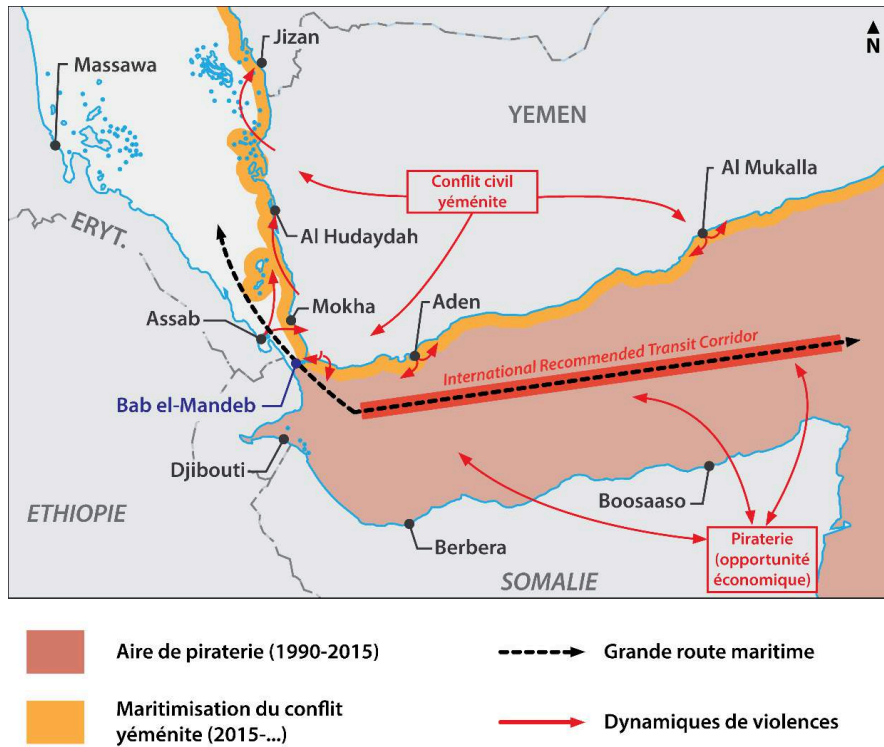
l'assaut du premier navire venu même à grande distance) ; l'autre étant l'expression maritime, presque côtière, d'un conflit qui s'attaque à des cibles bien déterminées (affrontement bien délimité aux protagonistes). Cela est résumé en figures 8 et 9.

25 Ils ont des conséquences géographiques différentes principalement en termes d'échelles que l'on peut présenter selon l'organisation suivante :

- Pour le flux maritime principal, la piraterie comme la guerre au Yémen n'ont pas durablement nui à la navigation. L'utilisation systématique dans la zone d'équipes de sécurité embarquées (sociétés militaires privées ou SMP), de mesures de protection renforcées et l'utilisation conseillée des corridors de sûreté comme des convois semblent efficaces. Selon les travaux de modélisation récents de Pratson (2023), l'impact de la fermeture du Bab el-Mandeb serait, à l'échelle globale, tout à fait comparable à la fermeture du canal de Suez. L'hypothèse de la fermeture du Bab el-Mandeb, très peu probable dans l'état actuel des forces, serait bien plus déstabilisatrice sur les espaces méditerranéens que sur les espaces de transit océaniques (océan Indien, océan Atlantique, océan Pacifique). Cela entraînerait, *a minima* et à l'échelle mondiale, une recomposition des grands points de passage du système maritime. Pratson (2023) évalue un impact négatif majeur pour le canal Suez (-39 navires par jour, soit moins de 5 000 navires contre 18 000 aujourd'hui) et positif pour les *chokepoints* alternatifs (+9 navires par jour pour le canal de Panama ; +10 par jour pour Malacca).
- À l'échelle régionale, concernant le cabotage et les boutres, impliqués dans un petit trafic maritime très dynamique, reliant les rives du détroit, l'impact est plus incertain faute de données aisément compilables et le caractère discret d'une partie de ce trafic. Il s'agirait d'analyser les dynamiques de report notamment celles d'éclatements depuis les lignes déviées par les menaces sur le détroit et ses rives. Il y a une combinaison des flux hiérarchisés, mais aussi une complémentarité (Lendjel, Mareï, 2021 ; Lendjel, Abdillahi Ahmed 2021) et une plasticité du trafic des boutres, même gros, par rapport au trafic massifié de la grande navigation ou du cabotage régulier. Il est probable que le trafic peu rémunérant et impliquant des moyens moindres, des petits ports et ancrages s'organise en conséquence selon le niveau de menace et les trafics licites ou illicites. Notons que les acteurs locaux (marchands, équipages, pêcheurs, etc.), au fait des évolutions des situations conflictuelles, s'adaptent avec une grande souplesse à ces contraintes. Les conflits perturbent sans stopper le trafic et la piraterie n'a pas eu d'effet majeur sur le trafic régional, à l'exception de la prise de quelques caboteurs ;
- L'échelle locale et portuaire est délicate à estimer. Elle concerne principalement les ports impliqués dans le conflit : Aden a vu son trafic s'effondrer selon les statistiques disponibles (UNCTAD, 2023), Al Mukalla profite d'un faible, mais nécessaire, report de trafic, mais surtout, Al Hudaydah est une ville largement détruite dont le port a été très endommagé (destruction d'entrepôts et de grues). Celui-ci est en effet l'une des places fortes de la ligne de front. Cela fait de lui une enclave vulnérable et le rend totalement inopérant à partir de 2018 et cela limite depuis son trafic. Les accords quant à son utilisation (fin 2018) et à son statut supposé de neutralité n'ont jamais permis au port de retrouver son trafic d'avant-guerre. Au contraire, le port d'Assab a un temps largement bénéficié (2016-2021) de son statut de port de déploiement pour les forces émiraties de la coalition et les promesses de modernisation. L'investissement des forces émirati est lié à l'intérêt à la fois pour le port lui-même et aussi pour l'imposante base développée près de l'aéroport où un ancrage militaire a été réalisé. Assab est à 60 km du port yéménite de Moka, où le débarquement de la SLC a eu lieu en 2018. Enfin, Djibouti, dans le cas de la piraterie, a profité d'une manne liée à la lutte contre la piraterie maritime (Guiziou, 2014). Sans capacité maritime propre, Djibouti est un

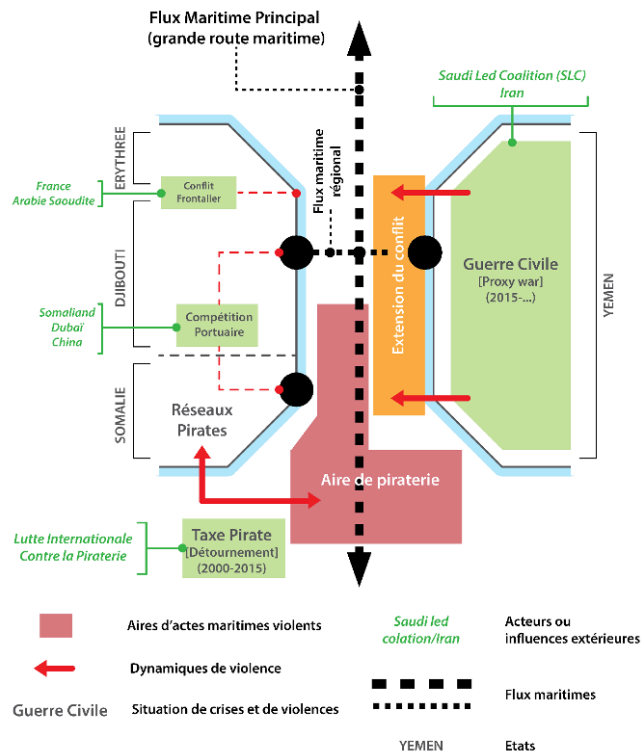
port de grande qualité pour le déploiement de navires de guerre et accueille de nombreuses flottes comme le quartier général de la lutte anti-piraterie. Les multiples bases internationales lui offrent désormais une rente utilisée pour le financement de l'État et le boom du secteur tertiaire. En complément des activités portuaires, elles constituent des atouts de poids dans le paysage régional du développement. Par ailleurs, à l'échelle des petits ancrages des pirates somaliens, il y a eu dans la plupart des cas un boom économique spectaculaire et jusqu'aux capitales régionales dans l'arrière-pays.

Figure 8 : Effets spatiaux différenciés de la piraterie somalienne et du conflit civil yéménite



Guiziou, 2023

Figure 9 : Le détroit de Bab-el-Mandeb, un contexte maritime et littoral frictionnel



Guiziou, 2023.

- 26 Que coûtent les frictions pour les réseaux maritimes ? Ils imposent principalement des surcharges au niveau du flux maritime international, c'est-à-dire des assurances plus élevées dans les zones de piraterie et les zones conflictuelles, le financement de la présence d'équipes armées à bord (SMP), la mise en place du matériel non létal et des mesures propres à contrer les assauts (telles que conseillées dans le guide de sécurité *Best Management Practices*). Pour le trafic régional, migrations incluses, la nature discrète ou largement informelle du trafic est largement dépendante de son intrication dans le marché et les conflits locaux, c'est-à-dire les intérêts des acteurs économiques et politiques. Dans ce cas, les flux régionaux sont probablement ralentis par leurs adaptations fréquentes à la situation sécuritaire à terre ou aux différentes missions d'inspections. D'autres mesures comme les abordages des "garde-côtes" et patrouilles d'acteurs locaux au Yémen ou en Somalie font également office de friction à l'échelle régionale/locale, quelle que soit leur implication dans la guerre. Ici aussi, la question semble financière, avec des adaptations nécessaires des acteurs du commerce dans un contexte dangereux. La recomposition des systèmes entraîne des effets positifs : les pirates somaliens ont un temps défié les marines mondiales pour capter une part, certes maigre, du flux maritime, mais qui a dynamisé leurs régions d'origine ; certains réseaux de marchands et de commerçants profitent aussi du phénomène de report du petit trafic ou de nouveaux trafics illicites rémunérateurs ; la guerre au Yémen et la concurrence portuaire ont contribué au développement d'un port encore endormi il y a quelques années, Al Mukalla, etc. Les frictions diffusent donc une dissipation d'énergie qui est captée par d'autres, qu'ils soient assureurs, réseaux locaux somaliens, trafiquants yéménites et bien d'autres.

Conclusion : plus loin que le détroit de Bab el-Mandeb

- 27 Cette étude du Bab el-Mandeb est paradigmatique du contact entre la mondialisation (le grand flux maritime mondial) et ses marges (les réseaux régionaux et locaux), marges à comprendre comme les différents niveaux d'échelle presque ignorés par la route circumterrestre. La puissance du flux maritime mondial écrase – du moins jusqu'à présent – les effets des frictions puisque les violences en mer autour du détroit n'ont pas constitué une forme d'empêchement aux circulations marchandes. Cela ne signifie pas que la piraterie comme le conflit civil yéménite soient sans incidence. Les conséquences imposées par ces frictions sont davantage perceptibles aux échelles régionales et locales. Elles sont d'autant plus perceptibles dans les espaces resserrés qui demeurent des cas d'étude pour comprendre la nature des phénomènes géographiques. Ainsi, la mondialisation inclut l'ensemble des réseaux maritimes du plus grand au plus petit. Aucun de ces réseaux marchands n'est hermétique. Des frottements et des rugosités à tous les niveaux n'empêchent toutefois pas le système de fonctionner, de s'adapter et de participer pleinement au système monde. C'est le sens des frictions littorales et maritimes qui pourraient être présentes dans tous les grands détroits.
- 28 Quelle définition pourrait être donnée à un concept de frictions maritimes et littorales pour tenter d'aller plus loin que cet exemple ? Il s'agit des contraintes non physiques qui ne relèvent pas immédiatement de la sécurité maritime, mais relèvent d'actions antagonistes d'acteurs dont les réseaux sont établis le plus souvent à des niveaux d'échelle différents. Elles sont à classer dans les mécaniques conflictuelles maritimes. Il paraît assuré que les frictions ont des effets géographiques différenciés (recomposition de réseau, aire de danger de la menace) et s'appliquent particulièrement dans le cadre des détroits et des espaces resserrés à fort pouvoir générateur de conflits (par exemple entre la grande route maritime mondiale et Taiwan pour les tensions avec la Chine ; Pas de Calais pour la crise migratoire ; canal de Suez pour la menace terroriste du Sinaï ; Gibraltar pour les tensions entre Espagne et Maroc ; Bosphore et Dardanelles dans le contexte des tensions entre Grèce et Turquie et du conflit ukrainien). Elles s'appliquent de manière plus diffuse dans les espaces océaniques (i.e. piraterie somalienne océanique). *In fine*, il s'agit de forces constantes qui s'imposent au flux de navires et à la navigation à toutes les échelles et peuvent ralentir sa fluidité, quelle que soit l'intensité de la friction. Cette friction peut être créatrice de nouveaux réseaux et de nouvelles dynamiques en entraînant, par exemple, un report d'activité pour certains ports ou certaines lignes, ou encore la création de nouvelles économies comme pour l'industrie maritime qui a désormais des sociétés de protection à bord de navires. Quoi qu'il en soit, ces frictions maritimes et littorales participent de la mondialisation et de ces réseaux, qu'il s'agisse de leurs effets sur les grands flux de navires ou sur le petit commerce impliqué dans l'économie locale.

BIBLIOGRAPHIE

- Alexander L.M., 1992, "The role of choke points in the ocean context", *GeoJournal*, vol. 26, No.4, 503-509.
- Bahadur J., 2020, "Following the Money : The Use of the Hawala Remittance System in the Yemen-Somalia Arms Trade", *Global Initiative against Transnational Organized Crime*, [en ligne]. URL : <https://globalinitiative.net/analysis/yemen-somalia-arms/>
- Barton B., 2023, *The Doraleh Dispute : Infrastructure Politics in The Global South*, Singapore, Palgrave Macmillan.
- Bruyneel M., 2003, "Current reports on piracy by the IMO and the IMB, a comparison", *The People of the Sea, Conference organised by the Center for Maritime Research (MARE) and The International Institutes for Asian Studies*, Amsterdam.
- Bueger C., Edmunds T., 2020, "Blue crime : Conceptualising transnational organised crime at sea", *Marine Policy*, vol. 43, No.119, 104 067, [en ligne]. URL : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X20300270>
- Cannon B.J., 2018, "Grand Strategies in Contested Zones : Japan's Indo-Pacific, China's BRI and Eastern Africa", *Rising Powers Quarterly*, vol. 3, No.2, [en ligne]. URL : <https://ssrn.com/abstract=3287792>
- Charlier J., 2008, "Le canal de Suez à l'heure post-pétrolière", in : Guillaume J. (eds), *Les transports maritimes dans la mondialisation*, Paris, L'Harmattan, 123-125.
- Coutau-Bégarie H., 1993, *Géostratégie de l'océan Indien*, Paris, Economica.
- Fratantoni D.M., Bower A.S., Johns W.E., Peters H., 2006, "Somali Current rings in the eastern Gulf of Aden", *Journal of Geophysical Research*, No.111, [en ligne]. URL : <https://agupubs.onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1029/2005JC003338>
- Gerson A., Tomer M., 2021, "Intermodal transport security—the Israeli perspective", in : Gordon G.A., Young R.R. (eds), *Intermodal Maritime Security*, 215-234.
- Guiziou F., Fritsch B., 2018, "La piraterie maritime : quelques réflexions géographiques", *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, No.36, 427-440.
- Guiziou F., 2014, "La piraterie somalienne : innovation, masque du désordre et mondialisation", in : Battesti, M. (ed), *La piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État*, 197-214.
- Heubl B., 2020, "How a growing naval mine threat upsets the Royal Navy", *Engineering and Technology*, [en ligne]. URL : <https://eandt.theiet.org/content/articles/2020/11/an-ageing-mine-hunting-fleet-puts-pressure-on-royal-navy-s-defence-capabilities/>
- Lasserre F., 2004, "Les détroits maritimes, réflexion sur des enjeux stratégiques majeurs", *Les Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 48, No.135, 279-286.
- Lauret A., 2022, *L'âge d'or du trafic de migrants à Djibouti : marge, passeurs et intégration régionale dans la Corne de l'Afrique et la péninsule Arabique*, Thèse de doctorat, Saint-Denis, Université de Paris 8 Vincennes Saint-Denis.

- Lauret A., 2018, "Djibouti et le Yémen : influences, interdépendances et échanges des pêcheurs d'une rive à l'autre", *Arabian Humanities*, No.10, [en ligne]. URL : <https://journals.openedition.org/cy/3798>
- Lauret A., 2021, "Passer les frontières dans la Corne de l'Afrique : trois logiques de survie autour des figures du réfugié, du passeur et du rebelle", *ÉchoGéo*, [en ligne]. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/20232>
- Lendjel E., Abdillahi Ahmed A., 2021, "Dhows tramping in the Horn of Africa : An initial characterization of their specific services using Djibouti port data", *Case Studies on Transport Policy*, vol. 9, No.1, 80-94.
- Lendjel E., Mareï N., 2021, "The Complementarity between Dhow Shipping Networks and Standard Shipping Lines in the Gulfs of Persia, Oman and Aden", *Cybergeo : European Journal of Geography*, No.984, [en ligne]. URL : <https://journals.openedition.org/cybergeo/37025>
- Lott A., 2021, "Maritime Security Threats and the Passage Regime in the Bab el-Mandeb", *The Norwegian Centre for the Law of the Sea Blog*, [en ligne]. URL : <https://site.uit.no/nclos/2021/06/21/maritime-security-threats-and-the-passage-regime-in-the-bab-el-mandeb/>
- Mareï N., 2012, *Le détroit de Gibraltar, Porte du Monde, Frontière de l'Europe : Analyse et perspectives de territorialité d'un espace de transit*, Thèse de doctorat, Nantes, Université de Nantes.
- Manet F., 2018, *Le crime en bleu : essai de thalassopolitique*, Paris, Nuvis.
- National Geospatial Agency, 2022, Anti-Shipping Alert Messages, [en ligne]. URL : <https://msi.nga.mil/Piracy>
- Nations Unies, 1994, *Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer*, vol. 1834, 1-31363, [en ligne]. URL : http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf
- "Operation Copper extension to cost R154 million", 2020, *DefenseWeb*, [en ligne]. URL : <https://www.defenceweb.co.za/featured/operation-copper-extension-to-cost-r154-million/>
- Otto L., 2014, "South Africa's Engagement in Counter-Piracy", *Maritime Executive*, [en ligne]. URL : <https://www.maritime-executive.com/article/South-Africas-Engagement-in-CounterPiracy-2014-11-08>
- Pratson L.F., 2023, "Assessing impacts to maritime shipping from marine chokepoint closures", *Communication in Transportation Research*, vol. 3, No.100083, 2772-4247, [en ligne]. URL : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2772424722000336>
- Suez Canal Authority, 2020, *Number of vessels and Net Ton Statistics for 2019*, [en ligne]. URL : <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>
- Truitte K., 2018, "The Red Sea Insurgency : The Asymmetrical Houthi Threat to the Strategic Waterway", *Georgetown Security Studies Review*, [en ligne]. URL : https://georgetownsecuritystudiesreview.org/2018/12/21/the-red-sea-insurgency-the-asymmetrical-houthi-threat-to-the-strategic-waterway/#_edn9
- UNCTADSTAT, 2022, *United Nations Conference on Trade and Development*, [en ligne]. URL : <https://unctad.org/statistics>
- Vaughan J., Henderson S., 2017, "Bab al-Mandab Shipping Chokepoint Under Threat", *The Washington Institute for Near East Policy, Policy Watch*, No.2769, [en ligne]. URL : <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/bab-al-mandab-shipping-chokepoint-under-threat>

Williams I., Shaikh S., 2020, "The Missile War in Yemen", *Center for Strategic and International Studies*, Washington, [en ligne]. URL : <https://www.csis.org/analysis/missile-war-yemen>

NOTES

1. Cette méthode permet de réaliser des cartes de chaleur. Elle est fondée sur une aire de probabilité définie par un cercle à partir du point de l'incident (ici 25 km pour la figure 4 et 5 km pour la figure 6). Ces aires, quand elles se superposent, se cumulent et forment des clusters d'intensité croissante. Cela a deux avantages : limiter les imprécisions de localisation en considérant qu'un point (incident) représente une aire de probabilité avec le point pour centre ; représenter plus qu'un nuage de points peu lisible.

RÉSUMÉS

Cet article propose une analyse des frictions littorales et maritimes par l'étude du rapport entre les flux maritimes mondialisés et la sûreté maritime (*maritime security*). Depuis les côtes, des acteurs locaux ou régionaux peuvent influencer sur les échanges maritimes d'échelle globale qui passent au large. Le cas du détroit de Bab el-Mandeb et de ses prolongements naturels (Sud de la mer Rouge et golfe d'Aden) en offre une bonne illustration : grand axe de trafic maritime, ce détroit se caractérise par la présence de la piraterie somalienne, principalement entre 1995 et 2015, ainsi que par l'extension en mer de la guerre civile au Yémen, qui s'est transformée en un conflit régional. Cette recherche, fondée sur des données maritimes ainsi que sur une étude approfondie du contexte régional, cherche à identifier les influences des actes de violence sur les différents trafics du détroit de Bab el-Mandeb. L'influence des contextes politiques des États riverains sur les flux maritimes en haute mer semble être conditionnée par l'échelle géographique, se manifestant plus fortement à l'échelle régionale et locale qu'à l'échelle mondiale. Cependant, la capacité des acteurs du domaine maritime à minimiser la dispersion d'énergie découlant de ces tensions demeure le facteur déterminant.

This article analyzes coastal and maritime frictions by examining the relationship between globalized maritime flows and maritime security. From the coast, local or regional players can influence global maritime exchanges that take place offshore. The case of the Bab el-Mandeb strait and its natural extensions (Southern Red Sea and Gulf of Aden) provides a good illustration of this : a major maritime traffic route, the strait is characterized by the presence of Somali piracy, mainly between 1995 and 2015, as well as by the extension at sea of the civil war in Yemen, which has turned into a regional conflict. This research, based on maritime data as well as an in-depth study of the regional context, seeks to identify the influences of acts of violence on the various trades of the Bab el-Mandeb strait. The impact of political contexts in coastal states on maritime flows in open seas seems to depend on the geographical scale, with a more significant effect at regional and local levels than at the global level. Nevertheless, the crucial factor lies in the ability of maritime actors to reduce the dissipation of energy resulting from these tensions.

Este artículo propone un análisis de las fricciones litorales y marítimas a partir del estudio de la relación entre los flujos marítimos globalizados y seguridad marítima (maritime security). Desde las costas, los actores locales o regionales pueden influir en el comercio e intercambio marítimo a escala global que ocurre mar adentro. El caso del estrecho de Bab el-Mandeb y sus extensiones naturales (mar Rojo y Golfo de Adén) ofrece un buen ejemplo : este importante eje de tráfico marítimo se caracteriza por la presencia de piratería somalí, principalmente entre 1995 y 2015 y por la extensión en el mar de la guerra civil en Yemen, que se transformó en un conflicto regional. Esta investigación, sostenida tanto en datos marítimos como en un estudio en profundidad del contexto regional, busca identificar las influencias de los actos violentos ocurridos en las distintas áreas de tráfico del estrecho de Bab el-Mandeb. El peso de contextos políticos de los Estados costeros sobre los flujos marítimos en alta mar pareciera estar condicionado por la escala geográfica, manifestándose con más fuerza a escala regional y local que mundial. Sin embargo, la capacidad de los actores marítimos para minimizar la dispersión de energía resultante de estas tensiones sigue siendo el factor determinante.

INDEX

Mots-clés : conflit, sûreté/sécurité, océan, mer, Golfe d'Aden

Palabras claves : conflicto, seguro/seguridad, océano, mar, Golfo de Adén

geographyun 935, 922, 887

Keywords : conflict, security/safety, ocean, sea, Gulf of Aden

AUTEUR

FRANÇOIS H. GUIZIOU

IDEES Le Havre, UMR 6266, Chargé de recherches

francois.guiziou[at]cnrs.fr