

JUILLET 2026

POLICY PAPER

LES DÉTROITS DU DÉSORDRE : D'ORMUZ À MALACCA

Droit de la mer, puissance
et fragmentation de l'ordre
mondial



FERID BELHAJ



Cet essai analyse la guerre Iran–États-Unis–Israël de 2026 comme un révélateur de la transformation profonde de l’ordre international. À travers le prisme du droit de la mer, du détroit d’Ormuz, des alliances fragmentées, des câbles sous-marins et des flux énergétiques, il montre que le pouvoir mondial se déplace progressivement du contrôle des territoires vers la maîtrise des infrastructures de circulation. Loin de disparaître, la mondialisation entre dans une phase de connectivité sous tension, où les interdépendances deviennent des vulnérabilités stratégiques. Le droit international demeure central, mais il est de plus en plus interprété et, d’une manière plus affirmée, comme un instrument de puissance. L’essai soutient ainsi que le XXI^e siècle marque l’émergence d’une géopolitique des flux, dans laquelle détroits, ports, corridors énergétiques, réseaux financiers et infrastructures numériques deviennent les nouveaux centres de gravité de la puissance mondiale.

FERID BELHAJ

INTRODUCTION : DE L'ORDRE IMPLICITE À LA FRAGMENTATION VISIBLE

La guerre Iran–États-Unis–Israël de 2026 représente un moment révélateur des transformations profondes qui affectent l'ordre international contemporain. Ce qui se joue dans cette crise dépasse largement le théâtre régional : il s'agit d'une mise à nu des tensions structurelles qui travaillent le système mondial depuis plusieurs décennies et qui accélèrent aujourd'hui la transition vers une forme nouvelle de désordre organisé.

Pendant longtemps, l'ordre international post-1945 reposait sur une combinaison relativement stable entre puissance, droit et circulation. Les grandes puissances demeuraient rivales, mais elles partageaient un intérêt fondamental : préserver le fonctionnement général des infrastructures de la mondialisation. Les mers restaient ouvertes, les détroits fonctionnels, les chaînes logistiques relativement fluides, même durant les crises géopolitiques majeures.

Le droit international, et particulièrement le droit de la mer, jouait alors un rôle essentiel parce qu'il permettait d'encadrer suffisamment les rapports de force pour garantir la prévisibilité du système. Les marchés, les États et les entreprises pouvaient raisonnablement anticiper les comportements stratégiques des grandes puissances.

Cette stabilité relative reposait cependant sur une condition implicite : l'existence d'une puissance hégémonique capable d'assurer ce que l'on a pris coutume d'appeler les « biens publics mondiaux », au moins les essentiels de ceux-là, notamment la sécurité des routes maritimes. Depuis 1945, ce rôle fut largement assumé par les États-Unis. La puissance navale américaine garantissait la circulation globale des marchandises, de l'énergie et des capitaux.

Or, la crise de 2026 révèle, précisément, l'érosion progressive de cet équilibre.

Les règles n'ont pas disparu. Les institutions internationales non plus. Les alliances persistent. Les conventions juridiques continuent d'être invoquées. Mais elles ne structurent plus les comportements avec la même efficacité. Le système international entre progressivement dans une phase où la logique des flux - celle de la libre circulation - tend à supplanter celle des règles.

Le contrôle des détroits, des corridors énergétiques, des câbles sous-marins, des plateformes portuaires, des systèmes financiers et des infrastructures numériques devient désormais aussi important que le contrôle territorial classique.

Le pouvoir se redéfinit.

À travers la bourrasque des siècles, la puissance reposait principalement sur la maîtrise des territoires, des populations et des ressources physiques. Aujourd'hui, elle dépend de plus en plus de la capacité à contrôler les connexions qui structurent la mondialisation.

Cette transformation marque l'émergence d'une véritable géopolitique des flux.

Le détroit d'Ormuz illustre parfaitement cette mutation. Environ un cinquième du pétrole mondial y transite quotidiennement. Une perturbation limitée de cet espace suffit désormais pour produire des effets systémiques immédiats : hausse des prix énergétiques, inflation mondiale, tensions sur les assurances maritimes, perturbations logistiques, volatilité financière et ralentissement économique.

La mondialisation, autrefois présentée comme un facteur de stabilisation par l'interdépendance, devient progressivement un système de vulnérabilités croisées.

Cette évolution remet profondément en question les hypothèses intellectuelles de la mondialisation libérale des années 1990. À cette époque, dominait l'idée selon laquelle l'intensification des échanges réduirait progressivement les conflits. Le commerce devait produire de la convergence. L'interdépendance devait favoriser la paix.

Or, la crise contemporaine montre exactement l'inverse : l'interdépendance peut devenir une arme.

Les flux énergétiques, financiers, technologiques ou numériques deviennent des instruments de coercition. Les sanctions financières, les restrictions technologiques, les perturbations maritimes ou les attaques contre les infrastructures numériques témoignent de cette mutation.

Henry Farrell et Abraham Newman ont parfaitement décrit ce phénomène sous le concept de *weaponized interdependence* : les réseaux mondiaux deviennent des espaces de pouvoir et de coercition.

Le XXI^e siècle marque ainsi le passage progressif d'un ordre fondé sur la régulation relativement stable des espaces à un ordre caractérisé par la compétition permanente autour des flux.

Cette transition signifie transition profonde de la mondialisation. Nous entrons dans un monde de « connectivité sous tension », où les interdépendances demeurent massives mais deviennent simultanément des vulnérabilités stratégiques.

Dans ce contexte, le droit de la mer occupe une place centrale. Car les océans constituent l'infrastructure physique cachée de la mondialisation contemporaine. Plus de 80 % du commerce mondial en volume transite par voie maritime. Les flux énergétiques, les chaînes de valeur industrielles et les infrastructures numériques reposent sur des espaces maritimes dont la stabilité dépend d'un équilibre extrêmement fragile entre souveraineté et liberté de circulation.

La crise de 2026 révèle, précisément, la fragilité croissante de cet équilibre.

I. DE GROTIUS À LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER (UNCLOS) : LA LONGUE HISTOIRE DE LA LIBERTÉ MARITIME

Pour comprendre pleinement les tensions contemporaines autour du détroit d'Ormuz, de la mer de Chine méridionale ou de Bab el-Mandeb, il est nécessaire de revenir à la longue généalogie intellectuelle, stratégique et juridique du droit maritime international. Car les débats actuels ne sont pas nouveaux. Ils prolongent, sous des formes modernisées, une tension vieille de plusieurs siècles entre souveraineté territoriale et liberté de circulation.

Dès le début du XVII^e siècle, le juriste et philosophe néerlandais Hugo Grotius pose les fondements intellectuels de ce qui deviendra l'un des piliers de l'ordre maritime moderne. Dans son célèbre ouvrage *Mare Liberum* publié en 1609 - en contrepoint du *Mare Nostrum* imposé par Rome ou bien du *Mare Clausum* de Selden (voir plus bas) - Grotius développe une idée révolutionnaire pour son époque : la mer ne peut être appropriée par aucune puissance et doit rester ouverte à tous les peuples pour le commerce et la navigation.

Cette thèse s'inscrit dans un contexte géopolitique très précis. Les Provinces-Unies (Pays-Bas) cherchent alors à contester le monopole maritime revendiqué par les empires portugais et espagnol sur certaines routes commerciales vers l'Asie et les Amériques. Derrière l'argument juridique se trouve déjà une logique de puissance. La liberté des mers n'est pas seulement un principe abstrait ; elle sert les intérêts d'une puissance commerciale émergente cherchant à briser des monopoles impériaux.

Le débat qui oppose Grotius à John Selden — auteur anglais de *Mare Clausum* (1635), favorable à une appropriation souveraine des mers — annonce déjà l'une des tensions fondamentales de la géopolitique maritime moderne :

- la mer doit-elle être un espace ouvert, relevant de l'usage commun, ou un espace soumis à la souveraineté des puissances côtières ?

Cette opposition structure encore aujourd'hui les débats autour d'UNCLOS.

Au fil des siècles, l'idée de liberté des mers devient progressivement l'un des fondements de l'expansion commerciale européenne, puis de la mondialisation moderne. Mais cette liberté n'a jamais été purement juridique ni véritablement neutre. Elle a toujours reposé sur une réalité géopolitique fondamentale : la domination navale des grandes puissances maritimes.

L'Empire britannique du XIX^e siècle garantit l'ouverture des routes maritimes mondiales parce qu'elle sert directement ses intérêts commerciaux et impériaux. La Royal Navy sécurise les détroits, protège les voies commerciales et impose indirectement un ordre maritime global favorable au capitalisme britannique.

Après 1945, les États-Unis reprennent ce rôle à une échelle encore plus vaste. La puissance navale américaine devient le socle invisible de la mondialisation contemporaine. Les océans ouverts, les détroits sécurisés et les routes commerciales protégées constituent des biens publics mondiaux assurés par l'hégémonie américaine.

Cette articulation entre puissance navale et ordre mondial avait été théorisée dès la fin du XIXe siècle par l'amiral américain Alfred Thayer Mahan. Dans *The Influence of Sea Power upon History* (1890), Mahan soutient que la maîtrise des mers constitue le fondement même de la puissance mondiale. Selon lui, les grandes puissances de l'histoire sont avant tout celles qui ont contrôlé les routes maritimes, les ports stratégiques et les corridors commerciaux.

Pour Mahan, les mers représentent les véritables artères de la puissance impériale. Le commerce mondial, les flux énergétiques et les communications stratégiques dépendent de la capacité à sécuriser les espaces maritimes. Son influence sur les élites stratégiques américaines fut immense. Theodore Roosevelt, notamment, s'inspira largement de ses travaux pour développer la puissance navale des États-Unis.

Mais Mahan reste focalisé sur la maîtrise des océans et des routes commerciales mondiales.

Au XXe siècle, Nicholas Spykman approfondit cette réflexion en insistant davantage sur l'importance géopolitique des zones littorales — le fameux *Rimland*. Pour Spykman, ce ne sont pas uniquement les océans eux-mêmes qui déterminent la puissance mondiale, mais les interfaces entre continents et mers : détroits, littoraux, corridors maritimes et points de passage stratégiques.

Cette intuition est fondamentale pour comprendre la géopolitique contemporaine.

Ormuz, Bab el-Mandeb, Malacca, Suez ou la Méditerranée orientale correspondent précisément à ces espaces hybrides où se concentrent :

- flux énergétiques ;
- infrastructures logistiques ;
- rivalités militaires ;
- dépendances économiques ;
- et tensions juridiques.

Le droit maritime international moderne s'est, donc, construit autour d'une tension permanente :

la souveraineté des États côtiers, d'un côté, la nécessité de préserver la circulation mondiale indispensable au commerce international, de l'autre.

Cette tension atteint son expression la plus sophistiquée avec la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982.

Cependant, cette convention ne surgit pas soudainement en 1982. Elle est le résultat d'un processus de négociation extraordinairement long, complexe et politiquement sensible, qui s'étend sur près d'un quart de siècle.

Les premières grandes conférences des Nations Unies sur le droit de la mer débutent dès 1958 à Genève. Cette première conférence cherche à codifier les règles coutumières existantes concernant :

- la mer territoriale ;
- la haute mer ;
- la pêche ;
- le plateau continental.

Mais les divergences entre États demeurent profondes, notamment sur la largeur des mers territoriales et les droits économiques associés.

Une deuxième conférence se tient en 1960, sans parvenir à résoudre ces désaccords fondamentaux.

Le véritable tournant intervient dans les années 1970, avec la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, lancée officiellement en 1973. Cette conférence deviendra l'un des plus vastes exercices de négociation multilatérale de l'histoire contemporaine.

Pendant près de dix ans, plus de 150 États négocient un compromis global sur l'organisation juridique des océans.

Le contexte géopolitique de ces négociations est crucial :

- décolonisation ;
- montée du Tiers-monde ;
- affirmation des nouveaux États côtiers ;
- développement des technologies offshore ;
- compétition stratégique de la guerre froide ;
- et expansion rapide du commerce maritime mondial.

Les pays du Sud cherchent alors à corriger ce qu'ils perçoivent comme un ordre maritime historiquement, dominé par les grandes puissances navales occidentales.

L'introduction de la Zone économique exclusive (ZEE) de 200 milles nautiques constitue l'un des compromis majeurs de cette période. Elle permet aux États côtiers d'exercer des droits souverains sur les ressources économiques maritimes tout en maintenant certaines libertés de navigation.

UNCLOS représente ainsi un équilibre extrêmement sophistiqué entre :

- souveraineté nationale ;
- exploitation économique ;
- liberté de circulation ;
- et gouvernance mondiale des océans.

Son architecture juridique est d'une remarquable complexité :

- mer territoriale ;
- zone contiguë ;
- zone économique exclusive ;
- plateau continental ;
- haute mer ;
- fonds marins internationaux ;
- régimes spécifiques applicables aux archipels et aux détroits internationaux.

Son apport central réside notamment dans le régime du transit passage, qui garantit la circulation continue et rapide des navires et aéronefs dans les détroits utilisés pour la navigation internationale.

Ce régime fut essentiel pour sécuriser la mondialisation énergétique et commerciale naissante de la fin du XXe siècle.

Mais toute cette architecture repose sur une hypothèse implicite fondamentale : l'existence d'un consensus minimal entre grandes puissances sur les règles de circulation maritime.

Or, précisément, ce consensus s'effrite aujourd'hui.

La montée des rivalités stratégiques entre les États-Unis et la Chine, les contestations iraniennes dans le détroit d'Ormuz, les tensions en mer de Chine méridionale ou, encore, les différends autour de l'Arctique, révèlent progressivement les limites d'un ordre maritime fondé sur une universalité juridique désormais contestée.

Le droit de la mer demeure indispensable. Mais il entre dans une phase nouvelle où son interprétation devient de plus en plus politisée et géopolitiquement fragmentée.

La crise actuelle révèle ainsi une vérité fondamentale souvent oubliée : la liberté des mers n'a jamais reposé uniquement sur le droit.

Elle a toujours dépendu d'un équilibre entre puissance, intérêts stratégiques et acceptation politique des règles du jeu international.

II. LE DÉTROIT D'ORMUZ : SOUVERAINETÉ CONTRE MONDIALISATION

Le détroit d'Ormuz représente probablement, aujourd'hui, le point de friction le plus emblématique entre deux logiques, désormais en tension permanente : la souveraineté des États côtiers et la nécessité systémique de préserver la circulation mondiale. Situé entre l'Iran, au nord, et Oman, au sud, ce passage étroit reliant le golfe Persique au golfe d'Oman concentre une part essentielle des flux énergétiques mondiaux. Environ un cinquième du pétrole consommé dans le monde y transite quotidiennement, auquel s'ajoutent des flux massifs de gaz naturel liquéfié en provenance du Qatar.

Mais réduire Ormuz à un simple corridor énergétique serait insuffisant. Le détroit constitue désormais un véritable laboratoire de la fragmentation de l'ordre international contemporain. On y voit se superposer :

- droit international ;
- rivalités géopolitiques ;
- dépendances énergétiques ;
- stratégies asymétriques ;
- vulnérabilités logistiques ;
- et concurrence entre interprétations juridiques.

La particularité d'Ormuz réside dans le fait que son régime juridique fait précisément l'objet d'interprétations contradictoires.

La Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 établit dans ses articles 37 à 44 le régime du transit passage applicable aux détroits utilisés pour la navigation internationale. Ce régime garantit aux navires et aéronefs un droit de passage continu et rapide qui ne peut être suspendu par les États riverains.

Mais l'Iran, et depuis plusieurs décennies, adopte une position profondément différente.

Téhéran a signé UNCLOS en 1982 mais ne l'a jamais ratifiée. Cette distinction est fondamentale. Juridiquement, la signature d'un traité manifeste une intention politique générale, mais seule la ratification crée une obligation conventionnelle pleinement contraignante. L'Iran soutient donc de manière constante qu'il n'est pas lié par certaines dispositions centrales d'UNCLOS, notamment celles relatives au transit passage.

Lors de la signature de la Convention, l'Iran a d'ailleurs formulé une déclaration interprétative particulièrement importante. Celle-ci précisait que la République islamique considérait les dispositions relatives au *transit passage* comme applicables uniquement entre États parties à la Convention. Cette déclaration, analysée notamment par l'American Society of International Law dans plusieurs études consacrées à Ormuz, constitue encore aujourd'hui l'un des fondements doctrinaux de la position iranienne.

L'Iran privilégie donc un autre régime juridique : celui du passage inoffensif.

La différence entre les deux régimes est considérable.

Le *transit passage* limite fortement les prérogatives de l'État côtier. Celui-ci ne peut ni suspendre le passage ni soumettre systématiquement les navires étrangers à une autorisation préalable. Il conserve certaines compétences réglementaires limitées — sécurité de la navigation, prévention de la pollution — mais ne peut transformer le détroit en espace de contrôle politique.

Le passage inoffensif, au contraire, repose sur une logique beaucoup plus favorable à la souveraineté territoriale. L'État côtier peut considérer qu'un passage cesse d'être « inoffensif » s'il menace sa sécurité, son ordre public ou ses intérêts stratégiques. Cette interprétation ouvre potentiellement la voie à des restrictions plus importantes.

Pour l'Iran, cette question n'est pas seulement juridique. Elle est profondément stratégique et existentielle.

Face à la supériorité militaire navale écrasante des États-Unis, Ormuz constitue l'un des rares leviers asymétriques permettant à Téhéran de produire une capacité crédible de dissuasion. La géographie devient ici un multiplicateur stratégique.

L'Iran ne peut rivaliser avec les États-Unis sur le terrain de la projection navale globale. En revanche, il peut exploiter la vulnérabilité systémique créée par la concentration des flux énergétiques mondiaux dans un espace maritime étroit.

Cette logique correspond précisément à ce que les politologues américains Henry Farrell et Abraham Newman décrivent dans leur célèbre article de 2019 publié dans *International Security* sous le concept de *weaponized interdependence*. Selon eux, les réseaux mondiaux d'interdépendance — énergétiques, financiers, technologiques ou logistiques — peuvent devenir des instruments de coercition. Les États qui contrôlent certains nœuds critiques disposent alors d'un pouvoir disproportionné.

Le détroit d'Ormuz illustre parfaitement cette dynamique.

La position iranienne s'inscrit également dans une logique plus large de contestation des normes maritimes perçues comme historiquement favorables aux grandes puissances

navales occidentales. Comme l'a montré le juriste et historien du droit international Martti Koskenniemi dans *From Apology to Utopia* (2005), le droit international oscille constamment entre deux pôles contradictoires :

- l'aspiration universaliste à la normativité ;
- et la tendance des grandes puissances à utiliser le droit comme instrument de légitimation de leurs intérêts stratégiques.

Dans le cas d'Ormuz, cette tension apparaît de manière particulièrement visible.

Les États-Unis défendent une interprétation extensive de la liberté de navigation. Depuis longtemps, Washington considère que les dispositions d'UNCLOS relatives au *transit passage* reflètent désormais le droit coutumier international.

Mais cette position comporte une ambiguïté majeure : les États-Unis eux-mêmes n'ont jamais ratifié UNCLOS.

Cette situation est souvent perçue par Téhéran comme une contradiction fondamentale. Comment Washington peut-il invoquer les dispositions d'une convention qu'il n'a jamais ratifiée tout en contestant à l'Iran le droit de rejeter certaines de ses dispositions ?

Les raisons américaines de non-ratification sont cependant spécifiques. Elles tiennent principalement à des oppositions internes historiques concernant la Partie XI de la Convention relative au régime des fonds marins internationaux. Les administrations américaines successives ont néanmoins affirmé que la plupart des dispositions relatives à la navigation maritime relevaient désormais du droit coutumier international et s'imposaient donc indépendamment de la ratification formelle.

Cette approche est loin de faire l'unanimité.

Comme le rappelle le juriste britannique James Crawford dans *Brownlie's Principles of Public International Law* (9^e édition, 2019), la formation d'une règle coutumière suppose deux éléments cumulatifs :

- une pratique générale suffisamment constante des États (*state practice*) ;
- et une conviction juridique commune (*opinio juris*).

Or, précisément, le régime du *transit passage* continue à faire l'objet de contestations persistantes de la part de certains États côtiers.

Plusieurs analyses publiées notamment sur *EJIL: Talk!* (European Journal of International Law) ont ainsi souligné que l'Iran pourrait même être considéré comme un « objecteur persistant » (*persistent objector*) à l'égard de l'émergence coutumière du *transit passage*. En droit international, un État qui s'oppose de manière claire, constante et prolongée à une règle coutumière en formation peut, dans certaines circonstances, ne pas être lié par celle-ci.

La position iranienne n'est donc pas simplement rhétorique. Elle s'inscrit dans une véritable stratégie juridique de long terme.

D'autres États adoptent des positions nuancées.

Oman, partie à UNCLOS, reconnaît formellement le régime du *transit passage*. Mais Mascate partage avec Téhéran certaines préoccupations relatives à la sécurité régionale et au contrôle des activités militaires étrangères dans le détroit.

La Chine défend, quant à elle, la liberté de navigation lorsqu'elle concerne ses approvisionnements énergétiques transitant par Ormuz ou Malacca. Mais elle adopte simultanément une interprétation beaucoup plus souverainiste en mer de Chine méridionale. Cette dualité révèle que le droit de la mer devient de plus en plus contextuel et stratégique.

Les Européens, fortement dépendants des flux énergétiques du Golfe, soutiennent généralement le *transit passage* afin de préserver la stabilité des approvisionnements. Le Japon, la Corée du Sud et l'Inde partagent des préoccupations similaires.

Le débat dépasse donc largement la seule question juridique.

Il porte, en réalité, sur une interrogation beaucoup plus fondamentale : qui contrôle les artères de la mondialisation ?

La crise actuelle donne aux réserves iraniennes une importance nouvelle.

Pendant longtemps, ces réserves demeuraient principalement doctrinales. Elles deviennent désormais opérationnelles.

Les tensions militaires de 2026 ont permis à Téhéran de transformer progressivement ses positions juridiques en mécanismes concrets de contrôle stratégique :

- surveillance accrue des navires ;
- corridors imposés ;
- inspections ;
- contrôle des flux ;
- présence renforcée des Gardiens de la révolution ;
- et tentatives d'encadrement sécuritaire conjoint avec Oman.

Ces initiatives ne constituent pas nécessairement une fermeture formelle du détroit — ce qui serait extrêmement difficile à justifier juridiquement — mais elles permettent à l'Iran d'introduire une logique de souveraineté stratégique dans un espace historiquement conçu comme un corridor de circulation mondiale.

Le droit devient alors un instrument de puissance.

La République islamique cherche moins à bloquer totalement Ormuz qu'à démontrer sa capacité permanente de perturbation.

Cette stratégie correspond parfaitement à l'évolution contemporaine de la dissuasion. Comme l'a montré Susan Strange dans *States and Markets* (1988), le pouvoir international ne repose plus uniquement sur la coercition militaire classique mais également sur le contrôle des structures permettant le fonctionnement de l'économie mondiale.

Dans le cas d'Ormuz, cette structure est énergétique, maritime et désormais financière.

Quelques perturbations limitées suffisent à produire des effets systémiques :

- hausse des prix pétroliers ;
- volatilité financière ;
- augmentation des coûts d'assurance maritime ;
- tensions inflationnistes ;
- ralentissement industriel ;
- perturbations logistiques mondiales.

Le détroit devient ainsi une illustration parfaite de ce que le géopoliticien américain Alfred Thayer Mahan entrevoyait déjà à la fin du XIXe siècle : les routes maritimes constituent les véritables artères de la puissance mondiale.

Mais la crise contemporaine ajoute une dimension nouvelle que Mahan n'avait pas anticipée : dans un monde d'interdépendance extrême, même des puissances relativement plus faibles peuvent exploiter les vulnérabilités systémiques de la mondialisation.

Ormuz révèle ainsi une contradiction fondamentale du système international contemporain.

La mondialisation exige des flux ouverts, rapides et prévisibles.

Mais le retour des rivalités géopolitiques pousse les États à réintroduire de la souveraineté dans les lieux mêmes où la fluidité est devenue indispensable.

Le détroit d'Ormuz devient alors bien plus qu'un passage maritime.

Il devient le symbole d'un ordre international dans lequel :

- les règles demeurent ; mais leur interprétation devient concurrentielle ;
- les flux continuent ; mais sous tension permanente ;
- et où le droit de la mer cesse progressivement d'être un simple cadre technique pour devenir un terrain central de la rivalité entre souveraineté et mondialisation.

III. UNE GÉOGRAPHIE MONDIALE DES VULNÉRABILITÉS

Le détroit d'Ormuz n'est pas une exception. Il appartient à une géographie beaucoup plus vaste des points de passage critiques qui structurent désormais la stabilité du système mondial.

Le détroit de Malacca, entre l'océan Indien et la mer de Chine méridionale, constitue probablement le corridor énergétique le plus stratégique pour la Chine. Plus de 60 % des importations énergétiques chinoises y transitent encore, alimentant ce que les stratèges chinois décrivent depuis le Président Chinois Hu Jintao comme le « Malacca Dilemma » : la vulnérabilité potentielle de la Chine face à une interruption maritime contrôlée indirectement par la puissance navale américaine.

Les détroits turcs — Bosphore et Dardanelles — représentent quant à eux une articulation essentielle entre la mer Noire et la Méditerranée. La guerre en Ukraine a rappelé leur importance stratégique majeure. La Convention de Montreux de 1936 donne à la Turquie un pouvoir considérable sur le transit naval militaire entre ces espaces. Ankara a utilisé cette position avec une grande prudence stratégique depuis 2022, démontrant comment

les États contrôlant des corridors maritimes critiques peuvent acquérir une influence disproportionnée sur les équilibres régionaux.

Le canal de Suez et Bab el-Mandeb forment ensemble une autre artère essentielle reliant l'Europe à l'Asie. Les attaques des Houthis en mer Rouge depuis 2023 ont montré qu'une perturbation limitée pouvait suffire pour modifier les routes maritimes mondiales, allonger les temps de transport, augmenter fortement les coûts d'assurance et fragiliser les chaînes logistiques mondiales.

Même l'Arctique devient progressivement un nouvel espace de compétition géopolitique. La fonte des glaces ouvre des perspectives de routes maritimes alternatives entre Europe et Asie, transformant progressivement cette région en nouvel espace de rivalité entre Russie, Chine, États-Unis et puissances européennes.

Ainsi, les détroits ne sont plus de simples passages géographiques. Ils deviennent les véritables points de compression de la mondialisation contemporaine : des lieux où se concentrent simultanément les flux, les vulnérabilités et les rapports de puissance.

IV. LA FRAGMENTATION DES ALLIANCES : VERS UN MONDE POST-HÉGÉMONIQUE

La crise Iran–États-Unis–Israël de 2026 révèle une transformation beaucoup plus profonde que la simple recomposition des équilibres moyen-orientaux. Elle met en lumière l'érosion progressive de la cohésion stratégique qui avait structuré l'ordre international depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Les alliances ne disparaissent pas, elles changent de nature.

Le monde contemporain ne fonctionne plus selon les logiques binaires relativement stables de la guerre froide. À l'époque, les alliances reposaient sur une double cohérence :

- une perception commune de la menace ;
- et une certaine convergence idéologique.

L'OTAN (Organisation du traité de l'Atlantique nord) représentait non seulement un système de sécurité, mais également une architecture politique et normative structurée autour du leadership américain. Le Pacte de Varsovie remplissait une fonction similaire autour de l'Union soviétique.

Or, cette architecture s'effrite progressivement depuis la fin de la guerre froide, et plus encore depuis la multiplication des crises systémiques du XXI^e siècle : crise financière de 2008, pandémie de la Covid-19, guerre en Ukraine, tensions sino-américaines, fragmentation énergétique et désormais guerre de 2026 au Moyen-Orient.

Le politologue américain [Stephen M. Walt](#) avait déjà profondément remis en question la lecture idéaliste des alliances dans *The Origins of Alliances* (1987). Walt y démontre que les alliances ne reposent pas principalement sur des valeurs communes mais sur des perceptions de menace et des calculs rationnels d'intérêt. Les États s'allient, non parce qu'ils s'aiment politiquement, mais parce qu'ils craignent certains déséquilibres de puissance.

Cette lecture réaliste apparaît aujourd'hui particulièrement pertinente.

Les États-Unis continuent à considérer la liberté de navigation comme un impératif stratégique global. Depuis 1945, la puissance américaine s'est construite autour d'une fonction essentielle : garantir les biens publics mondiaux permettant le fonctionnement de la mondialisation. La sécurité des routes maritimes, la stabilité du système financier international et la fluidité du commerce mondial furent les piliers invisibles de l'hégémonie américaine.

Comme l'explique l'historien américain Paul Kennedy dans *The Rise and Fall of the Great Powers* (1987), les grandes puissances maritimes dominantes ont toujours cherché à sécuriser les flux commerciaux mondiaux parce que leur propre prospérité dépendait de cette ouverture.

Mais cette fonction hégémonique devient de plus en plus coûteuse et politiquement contestée.

La guerre de 2026 révèle précisément cette fatigue stratégique américaine. Washington demeure militairement dominant, mais sa capacité à imposer seul un ordre stable s'affaiblit progressivement. Le paradoxe contemporain est frappant : jamais les États-Unis n'ont disposé d'une supériorité technologique et militaire aussi importante, mais jamais leur capacité à produire de la stabilité systémique n'a semblé aussi limitée.

Les alliés eux-mêmes adoptent désormais des positions plus ambiguës.

L'Europe illustre parfaitement cette évolution. Les États européens restent dépendants du parapluie sécuritaire américain, mais leurs intérêts géoéconomiques divergent de plus en plus de ceux de Washington. Toute perturbation majeure du détroit d'Ormuz produit immédiatement des effets directs :

- hausse des prix énergétiques ;
- inflation ;
- ralentissement industriel ;
- tensions budgétaires ;
- fragilisation sociale.

L'Europe privilégie généralement la désescalade, non par pacifisme abstrait mais par vulnérabilité structurelle.

Cette divergence traduit ce que le politologue américain Robert Keohane appelait déjà dans *After Hegemony* (1984) la complexité croissante des interdépendances. Les alliés ne partagent plus automatiquement les mêmes priorités stratégiques parce qu'ils n'occupent plus les mêmes positions dans l'économie mondiale.

Les monarchies du Golfe révèlent encore plus clairement cette fragmentation des alignements.

L'Arabie saoudite poursuit aujourd'hui une stratégie multidirectionnelle remarquable. Riyad cherche simultanément à :

- préserver la garantie sécuritaire américaine ;
- réduire les tensions avec l'Iran ;
- approfondir ses relations énergétiques et technologiques avec la Chine ;
- renforcer sa marge d'autonomie diplomatique ;
- et à se positionner comme puissance pivot du monde multipolaire émergent.

Le rapprochement irano-saoudien, facilité par Pékin en 2023, fut à cet égard un tournant majeur. Il symbolise moins une réconciliation profonde qu'une adaptation réaliste à un environnement international devenu plus incertain.

Les Émirats arabes unis poussent cette logique encore plus loin. Abu Dhabi développe une stratégie extrêmement pragmatique fondée sur la diversification maximale des partenariats:

- coopération sécuritaire avec Washington, complétée d'une alliance similaire avec Israël;
- intégration économique avec l'Asie ;
- investissements massifs dans les infrastructures logistiques mondiales ;
- relations fonctionnelles avec Moscou et Pékin ;
- positionnement comme hub global de connectivité.

Le Qatar adopte, quant à lui, une stratégie d'équilibre sophistiquée fondée sur la médiation permanente. Doha maintient simultanément :

- sa relation stratégique avec les États-Unis ;
- ses canaux de communication avec l'Iran ;
- ses liens avec divers mouvements régionaux ;
- et son rôle central dans les flux mondiaux de gaz naturel liquéfié.

Ces stratégies révèlent une évolution fondamentale : les États ne cherchent plus à appartenir durablement à un bloc idéologique unique. Ils cherchent à maximiser leur autonomie stratégique dans un environnement caractérisé par l'incertitude.

Le théoricien indo-singapourien [Amitav Acharya](#) décrit cette évolution dans *After Liberal Hegemony* (2017) comme l'émergence d'un « ordre multiplex » : un système international sans hiérarchie stable, caractérisé par la coexistence de plusieurs centres de pouvoir partiellement concurrents.

Dans cet ordre multiplex :

- les alignements deviennent partiels,
- les partenariats sectoriels,
- les alliances réversibles
- et la logique transactionnelle remplace progressivement les fidélités stratégiques durables.

Cette évolution dépasse largement le Moyen-Orient.

L'Inde coopère avec les États-Unis dans l'Indo-Pacifique, tout en maintenant des relations énergétiques avec la Russie. La Turquie reste membre de l'OTAN, tout en développant des politiques régionales autonomes. Le Brésil, l'Afrique du Sud ou l'Indonésie refusent également les alignements binaires.

Nous entrons ainsi dans un monde post-hégémonique caractérisé moins par la disparition des alliances que par leur fluidification permanente.

V. LA DISSUASION PAR PERTURBATION : L'ASYMÉTRIE CONTRE LA SUPÉRIORITÉ

La crise actuelle révèle également une transformation profonde de la notion même de dissuasion.

Pendant toute la seconde moitié du XXe siècle, la dissuasion reposait principalement sur la capacité de destruction massive. La stabilité stratégique était organisée autour de la peur de l'escalade nucléaire et de la supériorité militaire conventionnelle.

Mais la mondialisation transforme profondément cette logique.

Le pouvoir ne dépend plus uniquement de la capacité à détruire militairement un adversaire. Il dépend de plus en plus de la capacité à perturber les flux dont dépend son fonctionnement économique.

L'Iran illustre parfaitement cette mutation stratégique.

Téhéran ne cherche pas à vaincre militairement les États-Unis. Une telle confrontation serait impossible dans un cadre conventionnel classique. La stratégie iranienne consiste, plutôt, à exploiter les vulnérabilités structurelles de l'économie mondialisée.

Cette approche repose sur plusieurs instruments complémentaires :

- perturbation maritime ;
- drones à faible coût ;
- cyberattaques ;
- acteurs non étatiques ;
- pressions psychologiques sur les marchés ;
- menaces sur les infrastructures énergétiques ;
- guerre informationnelle.

L'objectif n'est pas territorial. Il est systémique.

Quelques perturbations limitées peuvent produire des effets disproportionnés :

- hausse des prix énergétiques ;
- volatilité financière ;
- perturbations logistiques ;
- inflation mondiale ;
- augmentation des coûts d'assurance ;
- ralentissement industriel.
-

Cette logique correspond précisément à ce que les chercheurs américains [Henry Farrell](#) et [Abraham Newman](#) décrivent dans leur excellent article « *Weaponized Interdependence* » publié dans *International Security* en 2019.

Selon eux, la mondialisation a créé des réseaux fortement concentrés autour de certains nœuds critiques :

- système financier en dollars ;
- plateformes technologiques ;

- détroits maritimes ;
- infrastructures numériques ;
- chaînes logistiques.

Les acteurs capables d'influencer ces nœuds disposent d'un pouvoir structurel disproportionné.

Cette transformation explique pourquoi des acteurs relativement plus faibles peuvent désormais produire des effets stratégiques majeurs.

La guerre contemporaine devient une guerre des vulnérabilités.

La géoéconomiste britannique [Susan Strange](#) avait déjà anticipé cette évolution dans *States and Markets* (1988). Strange expliquait que le véritable pouvoir international réside moins dans la coercition militaire directe que dans le contrôle des structures permettant le fonctionnement de l'économie mondiale :

- finance ;
- énergie ;
- technologie ;
- logistique ;
- connaissance.

La crise actuelle confirme pleinement cette intuition.

VI. LA MONDIALISATION SOUS CONTRAINTE : GÉOÉCONOMIE ET VULNÉRABILITÉS

Pendant plusieurs décennies, la mondialisation fut organisée autour d'un principe dominant : l'optimisation maximale de l'efficacité économique.

Les chaînes de valeur mondiales furent construites selon une logique de réduction des coûts, d'accélération des flux et de maximisation des rendements financiers.

Mais cette recherche d'efficacité a progressivement produit une concentration extrême des vulnérabilités :

- détroits maritimes ;
- hubs logistiques ;
- ports géants ;
- systèmes financiers centralisés ;
- plateformes numériques ;
- semi-conducteurs ;
- câbles sous-marins.

La pandémie de la Covid-19 révéla brutalement la fragilité de ces chaînes hyper-optimisées. La guerre en Ukraine accéléra la prise de conscience des dépendances énergétiques et alimentaires. La crise de 2026 approfondit encore cette transformation.

Le Fond Monétaire International (FMI) reconnaît explicitement dans ses *World Economic Outlook* récents que la fragmentation géopolitique devient un risque structurel majeur pour l'économie mondiale.

La mondialisation ne disparaît pas. Elle devient géopolitiquement contrainte.

Les États cherchent désormais à :

- diversifier leurs approvisionnements ;
- relocaliser certaines productions critiques ;
- sécuriser leurs infrastructures ;
- réduire leurs dépendances stratégiques.

Cette évolution marque le passage progressif d'une mondialisation fondée sur l'efficacité à une mondialisation fondée sur la résilience.

La Chine illustre parfaitement cette mutation.

Les Nouvelles Routes de la Soie ne constituent pas uniquement un projet commercial. Elles représentent également une stratégie de sécurisation géoéconomique visant à réduire la dépendance chinoise aux corridors maritimes contrôlés par la puissance navale américaine.

Le détroit de Malacca évoqué plus haut demeure à cet égard une obsession stratégique pour Pékin.

Les États-Unis poursuivent une logique comparable dans le domaine technologique :

- restrictions sur les semi-conducteurs ;
- contrôle des investissements ;
- sécurisation des chaînes critiques ;
- politiques industrielles stratégiques.

La géoéconomie devient ainsi le prolongement direct des rivalités géopolitiques.

Mais la vulnérabilité contemporaine dépasse les flux énergétiques et commerciaux visibles. Elle touche également les infrastructures invisibles de la mondialisation numérique.

VII. BAB EL-MANDEB, LES CÂBLES SOUS-MARINS ET LA GÉOPOLITIQUE NUMÉRIQUE

Au-delà du pétrole et des flux commerciaux visibles, la crise contemporaine touche également les infrastructures invisibles de la mondialisation numérique.

Plus de 95 % des données mondiales transitent aujourd'hui par des câbles sous-marins.

Le détroit de Bab el-Mandeb représente un point critique de cette architecture globale. Reliant la mer Rouge à l'océan Indien, il constitue à la fois :

- un corridor énergétique ;
- un axe logistique ;
- un nœud numérique mondial ;
- mais également un espace stratégique militaire majeur.

Cette dernière dimension est essentielle. Bab el-Mandeb borde des routes commerciales et il relie aussi certains des espaces les plus instables et militarisés du système international d'aujourd'hui : Yémen, Corne de l'Afrique, Djibouti, Érythrée, Somalie et péninsule Arabique. La concentration exceptionnelle de bases militaires dans cette région — américaines, chinoises, françaises, turques, émiraties ou encore saoudiennes — illustre l'importance stratégique croissante de ce corridor maritime.

Djibouti est devenu à lui seul une sorte de condensé géopolitique du XXI^e siècle : première base militaire chinoise à l'étranger, présence américaine majeure à « Camp Lemonnier », installations françaises historiques, intérêts japonais et européens. Peu d'espaces dans le monde concentrent aujourd'hui autant de rivalités de puissance dans un périmètre aussi réduit.

Les attaques des Houthis contre la navigation en mer Rouge depuis 2023 ont encore renforcé cette centralité stratégique. Elles ont démontré qu'un acteur non étatique disposant de capacités relativement limitées pouvait perturber une artère essentielle du commerce mondial et obliger certaines compagnies maritimes à contourner l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance, allongeant considérablement les délais et les coûts logistiques mondiaux.

Mais Bab el-Mandeb est également devenu une infrastructure critique de la mondialisation numérique.

Dans *The Undersea Network* (2015), la chercheuse américaine [Nicole Starosielski](#) montre que les câbles sous-marins constituent l'ossature physique cachée de l'Internet mondial. Contrairement à l'imaginaire d'un numérique « immatériel », l'économie digitale repose sur des infrastructures extrêmement matérielles, géographiquement concentrées et vulnérables.

L'économie numérique mondiale dépend elle aussi de points de passage stratégiques.

Une perturbation majeure à Bab el-Mandeb pourrait affecter :

- marchés financiers ;
- systèmes bancaires ;
- plateformes numériques ;
- communications gouvernementales ;
- logistique mondiale ;
- intelligence artificielle ;
- services cloud ;
- centres de données ;
- et infrastructures de cybersécurité.

La guerre moderne s'étend ainsi aux infrastructures de connectivité globale.

Cette évolution transforme profondément la notion même de souveraineté.

Les États cherchent moins à protéger uniquement leurs frontières qu'à sécuriser leurs connexions :

- routes maritimes ;
- câbles numériques ;
- infrastructures énergétiques ;

- chaînes logistiques ;
- et réseaux de données.

Le pouvoir dépend désormais autant de la maîtrise des réseaux que du contrôle territorial classique.

Bab el-Mandeb illustre ainsi une transformation fondamentale de la géopolitique contemporaine : les détroits ne sont plus simplement des passages maritimes. Ils deviennent des points de convergence entre sécurité militaire, flux énergétiques, connectivité numérique et rivalités systémiques mondiales.

VIII. VERS UNE INSTABILITÉ STRUCTURÉE

Ces différentes fractures produisent des risques systémiques croissants.

Mais elles ne conduisent pas nécessairement à un effondrement total du système international.

Nous assistons plutôt à l'émergence d'une forme d'« instabilité structurée ».

Les grandes puissances restent profondément interdépendantes. Même les acteurs révisionnistes — qu'il s'agisse des grandes puissances réfractaires, comme la Chine ou la Russie, ou d'une partie plus large du Sud global cherchant à rééquilibrer les hiérarchies du système international — ont intérêt à éviter un effondrement complet des flux mondiaux dont dépend leur propre prospérité.

Mais aucun intervenant n'est désormais capable d'imposer seul un ordre stable.

Le système international entre ainsi dans une phase intermédiaire :

- ni stabilité hégémonique
- ni chaos absolu.

Le résultat est un monde caractérisé par :

- des crises récurrentes ;
- une fragmentation juridique croissante ;
- une volatilité géoéconomique permanente ;
- une compétition autour des infrastructures critiques ;
- des perturbations intermittentes mais contenues.

Le politologue américain [John J. Mearsheimer](#) avait anticipé dans *The Tragedy of Great Power Politics* (2001) le retour des logiques de compétition de puissance dans un monde post-unipolaire.

Mais la nouveauté contemporaine réside dans le fait que cette compétition se déroule désormais au sein d'un système profondément interconnecté.

La rivalité, donc, coexiste avec l'interdépendance.

C'est précisément cette combinaison qui produit l'instabilité structurée du XXI^e siècle.

CONCLUSION : LA MONTÉE D'UNE GÉOPOLITIQUE DES FLUX

La crise Iran–États-Unis–Israël de 2026 révèle bien plus qu'un conflit régional supplémentaire. Elle marque probablement une étape importante dans la transition d'un ordre international fondé principalement sur la maîtrise des territoires vers un ordre structuré par le contrôle des flux.

Le pouvoir se redéfinit progressivement autour de la capacité à :

- sécuriser ;
- interrompre ;
- détourner ;
- protéger ;
- ou instrumentaliser les grandes infrastructures de connectivité mondiale.

Les détroits maritimes, les ports, les hubs logistiques, les plateformes financières, les câbles sous-marins, les chaînes technologiques et les infrastructures énergétiques deviennent les nouveaux centres de gravité de la puissance mondiale.

La mondialisation ne disparaît pas.

Mais elle cesse progressivement d'être perçue comme un espace neutre d'intégration économique. Elle devient un champ permanent de rivalités stratégiques.

Le droit international ne s'effondre pas non plus. Mais il perd progressivement son caractère de langage consensuel universel pour devenir un terrain de compétition interprétative entre puissances.

Comme l'avait déjà pressenti [Carl Schmitt](#) dans *Le Nomos de la Terre* (1950), en définitive tout ordre international repose sur une certaine distribution du pouvoir spatial et politique. Lorsque cette distribution change, les normes elles-mêmes deviennent instables.

La crise contemporaine révèle précisément cette transition.

L'ordre maritime libéral construit après 1945 reposait sur :

- l'hégémonie navale américaine ;
- un consensus minimal sur la liberté de circulation ;
- et une mondialisation fondée sur la prévisibilité des flux.

Or ces trois piliers s'érodent simultanément.

Nous entrons ainsi dans un monde profondément interconnecté mais politiquement fragmenté.

Dans cet environnement :

- la vulnérabilité devient aussi importante que la puissance ;
- les dépendances deviennent des armes potentielles ;
- et les flux deviennent les véritables lignes de fracture de la géopolitique du XXI^e siècle.

Le XXI^e siècle pourrait ainsi être l'âge de la militarisation progressive de la mondialisation.

Et dans ce monde de connectivité sous tension, la maîtrise des détroits, des infrastructures critiques et des réseaux de circulation pourrait définir les nouvelles hiérarchies du pouvoir mondial.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Acharya, Amitav. *After Liberal Hegemony: The Advent of a Multiplex World Order*. Cambridge: Polity Press, 2017.
- Crawford, James. *Brownlie's Principles of Public International Law*. 9th ed. Oxford: Oxford University Press, 2019.
- Farrell, Henry, and Abraham L. Newman. "Weaponized Interdependence: How Global Economic Networks Shape State Coercion." *International Security* 44, no. 1 (Summer 2019): 42–79.
- Grotius, Hugo. *Mare Liberum*. Leiden: Elsevier, 1609. English translation: *The Free Sea*. Translated by Richard Hakluyt. Edited by David Armitage. Indianapolis: Liberty Fund, 2004.
- International Court of Justice. *Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania), Judgment of April 9, 1949*. ICJ Reports 1949, 4.
- International Monetary Fund. *World Economic Outlook: Steady but Slow—Resilience amid Divergence*. Washington, DC: International Monetary Fund, April 2024.
- Kaplan, Robert D. *The Revenge of Geography: What the Map Tells Us about Coming Conflicts and the Battle against Fate*. New York: Random House, 2012.
- Keohane, Robert O. *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1984.
- Kennedy, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*. New York: Random House, 1987.
- Koskenniemi, Martti. *From Apology to Utopia: The Structure of International Legal Argument*. Reissue ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.
- Mahan, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*. Boston: Little, Brown and Company, 1890.
- Mearsheimer, John J. *The Tragedy of Great Power Politics*. New York: W. W. Norton, 2001.
- Schmitt, Carl. *The Nomos of the Earth in the International Law of the Jus Publicum Europaeum*. Translated by G. L. Ulmen. New York: Telos Press, 2003. Originally published as *Der Nomos der Erde*, 1950.
- Selden, John. *Mare Clausum seu de Dominio Maris*. London, 1635.
- Spykman, Nicholas J. *The Geography of the Peace*. New York: Harcourt, Brace and Company, 1944.
- Starosielski, Nicole. *The Undersea Network*. Durham, NC: Duke University Press, 2015.

- Strange, Susan. *States and Markets*. London: Pinter Publishers, 1988.
- United Nations. *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*. Geneva, April 29, 1958.
- United Nations. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Montego Bay, December 10, 1982. Entered into force November 16, 1994.
- Walt, Stephen M. *The Origins of Alliances*. Ithaca, NY: Cornell University Press, 1987.

À PROPOS DE L'AUTEUR



FERID BELHAJ

Ferid Belhaj a occupé le poste de Vice-président de la Banque mondiale pour le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord à partir du 1er juillet 2018. Auparavant, il a été Directeur de cabinet du Président du Groupe de la Banque mondiale pendant quinze mois.

De 2012 à 2017, M. Belhaj a exercé les fonctions de Directeur de la Banque mondiale pour le Moyen-Orient, supervisant les programmes de l'institution au Liban, en Syrie, en Jordanie, en Irak et en Iran, depuis Beyrouth, au Liban. À ce titre, il a dirigé l'engagement de la Banque face à la crise des réfugiés syriens et à ses répercussions sur la région, notamment en mettant en place de nouveaux mécanismes de financement destinés à soutenir les pays accueillant des populations déplacées de force. [Lire plus](#)

À PROPOS DU POLICY CENTER FOR THE NEW SOUTH

The Policy Center for the New South (PCNS) is a Moroccan think tank aiming to contribute to the improvement of economic and social public policies that challenge Morocco and the rest of Africa as integral parts of the global South.

Le Policy Center for the New South (PCNS) est un think tank marocain dont la mission est de contribuer à l'amélioration des politiques publiques, aussi bien économiques que sociales et internationales, qui concernent le Maroc et l'Afrique, parties intégrantes du Sud global. Le PCNS défend le concept d'un « nouveau Sud » ouvert, responsable et entreprenant ; un Sud qui définit ses propres narratifs, ainsi que les cartes mentales autour des bassins de la Méditerranée et de l'Atlantique Sud, dans le cadre d'un rapport décomplexé avec le reste du monde. Le think tank se propose d'accompagner, par ses travaux, l'élaboration des politiques publiques en Afrique, et de donner la parole aux experts du Sud sur les évolutions géopolitiques qui les concernent. [Lire plus](#)

Policy Center for the New South

Rabat Campus of Mohammed VI Polytechnic University,
Rocade Rabat Salé - 11103
Email : contact@policycenter.ma
Phone : +212 (0) 537 54 04 04
Fax : +212 (0) 537 71 31 54



www.policycenter.ma

