

LA MER ROUGE, UN PASSAGE STRATÉGIQUE SOUS TENSION

Frontière entre l'Afrique et l'Asie et passage entre la mer Méditerranée et l'océan Indien, la mer Rouge joue un rôle essentiel dans le commerce international. Les régions qui la bordent sont souvent instables, et depuis décembre dernier les attaques depuis le Yémen des rebelles houthis sur des navires de commerce fragilisent le trafic maritime.

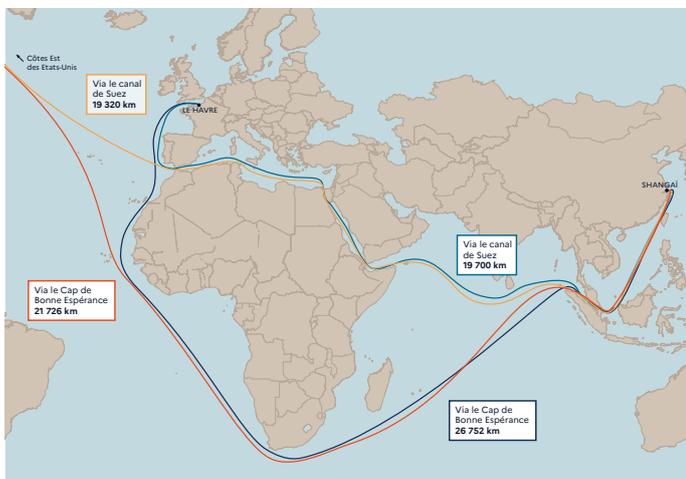
UNE RÉGION MAJEURE DU COMMERCE INTERNATIONAL

La mer Rouge est une région maritime qui relie les golfes de Suez et d'Aqaba, séparés par la péninsule du Sinaï au nord jusqu'au détroit de Bab-el-Mandeb au sud. D'une longueur de 1928 km, elle a une largeur maximale de 365 km, entre l'Erythrée et l'Arabie Saoudite. La profondeur moyenne est de 500 mètres et maximale de 2500 mètres. Elle est bordée de 6 pays : l'Égypte, le Soudan, l'Erythrée et Djibouti à l'Ouest, côté africain, et l'Arabie Saoudite et le Yémen à l'Est côté asiatique. Israël et la Jordanie sont par ailleurs directement reliés à la mer Rouge par le golfe d'Aqaba sur lequel ils ont deux petites côtes.

Empruntée comme voie de communication depuis l'Antiquité, dans le prolongement de la voie terrestre, elle est une route du commerce entre l'Asie et le Moyen-Orient. Mais c'est 1869, avec l'ouverture du canal de Suez qu'elle devient un point de passage majeur du commerce international qui n'a désormais plus à passer par le cap de Bonne Espérance pour pouvoir relier la Méditerranée à l'océan Indien : la route maritime passe désormais par le canal de Suez, la mer Rouge et le détroit de Bab-el-Mandeb.

Plusieurs ports importants sont situés sur son littoral, tels Djeddah en Arabie Saoudite, Port-Soudan au Soudan ou encore Massawa en Erythrée, mais aussi de stations balnéaires, comme Hurghada en Égypte.

INCIDENTS EN MER ROUGE ET CONTOURNEMENT DE L'AFRIQUE



Jusqu'en 2023, 12% du commerce mondial de marchandises passait par la mer Rouge, dont :

- 1/3 du trafic mondial de conteneurs,
- 40% des échanges euro-asiatiques,
- + de 4,6 millions de barils d'hydrocarbures par jour soit 6% du trafic mondial de pétrole.

DES ZONES DE TENSIONS ET DE CONFLITS

Située dans une région particulièrement instable, la mer Rouge est en proie à de nombreuses tensions politiques et militaires. Au nord, le canal de Suez a connu de graves crises ayant eu des conséquences militaires majeures et un impact direct sur le trafic commercial. En 1956, la crise dite « de Suez » a entraîné la nationalisation du canal par l'Égypte, au détriment de la France et du Royaume-Uni qui en avaient le contrôle, avec pour conséquence une pénurie d'essence en Europe durant presque un an. En 1967, l'invasion du Sinaï par Israël durant la guerre des Six jours a conduit à la fermeture du canal jusqu'en 1975. Les importations européennes de pétrole ont été une nouvelle fois perturbées. Depuis la réouverture du canal, la route de Suez et de la mer Rouge reste une voie de passage majeure mais subit aussi en partie, selon les périodes, la concurrence de la route du Cap par le cap de Bonne Espérance, qui est considérée comme moins dangereuse.

Certaines régions bordant la mer Rouge sont particulièrement instables et sont la source de tensions majeures, et par conséquent de la méfiance des compagnies maritimes souhaitant emprunter cette route. En Éthiopie, la guerre du Tigré entre 2020 et 2022 a engendré un climat de violence et de corruption, à une cinquantaine de kilomètres du littoral de la mer Rouge. En Somalie, des combats ont lieu à la frontière entre le Somaliland, qui réclame son indépendance, et la région autonome du Puntland. Le pays est plongé dans une grave crise et la situation politique particulièrement confuse est un terrain favorable pour les attaques de pirates dans le Golfe d'Aden et au large de la Corne de l'Afrique, sur l'axe principal de la navigation commerciale.

En 2014, la guerre civile au Yémen, par ses conséquences multiples, notamment en mer, rend de plus en plus dangereux le passage par la mer Rouge. Le mouvement des rebelles Houthis, soutenu par l'Iran, s'oppose au gouvernement yéménite légal, soutenu par de nombreux pays arabes, et principalement l'Arabie Saoudite. Malgré le contrôle par le gouvernement légal de près des trois quarts du pays, les rebelles dominent l'Ouest du pays, dont la capitale Sana'a, mais aussi le littoral bordant la mer Rouge.

En novembre 2023, en réponse à la « crise de Gaza », les rebelles Houthis qui sont soutenus par le mouvement Hamas et s'opposent donc à Israël, commencent à attaquer des navires marchands et militaires en mer Rouge, particulièrement ceux dont ils soupçonnent d'être liés à Israël, même de façon ténue ou indirecte. Le premier incident est le détournement du roulier *Galaxy Leader* qui appartient à une société japonaise en partie détenue par un homme d'affaires israélien. Depuis, de nombreux navires ont essuyé des tirs de missiles ou des attaques de drones, dont la FREMM française *Languedoc* ou le destroyer britannique *HMS Diamond*, qui ont tous deux détruits les drones qui les visaient.

DES CONSÉQUENCES INTERNATIONALES

Face à la multiplication des les attaques Houthis et l'explosion de l'insécurité en mer, les compagnies maritimes sont de plus en plus nombreuses à éviter la mer Rouge et à dérouter leurs navires par le cap de Bonne-Espérance. Le groupe pétrolier britannique BP, l'armateur français CMA-CGM, le taïwanais Evergreen, le danois Maersk, l'allemand Hapag-Lloyd et l'italo-suisse MSC ont tous annoncé la suspension du transit par la mer Rouge.

Pour lutter contre les attaques houthis, les Etats-Unis ont lancé en décembre 2023 l'opération *Prosperity Guardian*. Rejoints par le Bahreïn, le Canada, la Norvège, les Pays-Bas, les Seychelles, le Royaume-Uni, le Danemark et la Grèce. Seuls ces trois derniers pays ont mis à disposition des navires militaires (trois destroyers britanniques, une frégate grecque et une frégate danoise), les autres pays se sont limités à envoyer des hommes ou à communiquer des informations. L'objectif de cette mission est l'escorte des navires marchands et l'interception des missiles ou des drones houthis. En parallèle, les Etats-Unis et la Grande Bretagne mènent l'opération *Poseidon Archer* qui est une campagne de frappes contre les positions houthis, l'objectif étant de réduire leurs positions à terre depuis lesquelles ils attaquent les navires en mer.

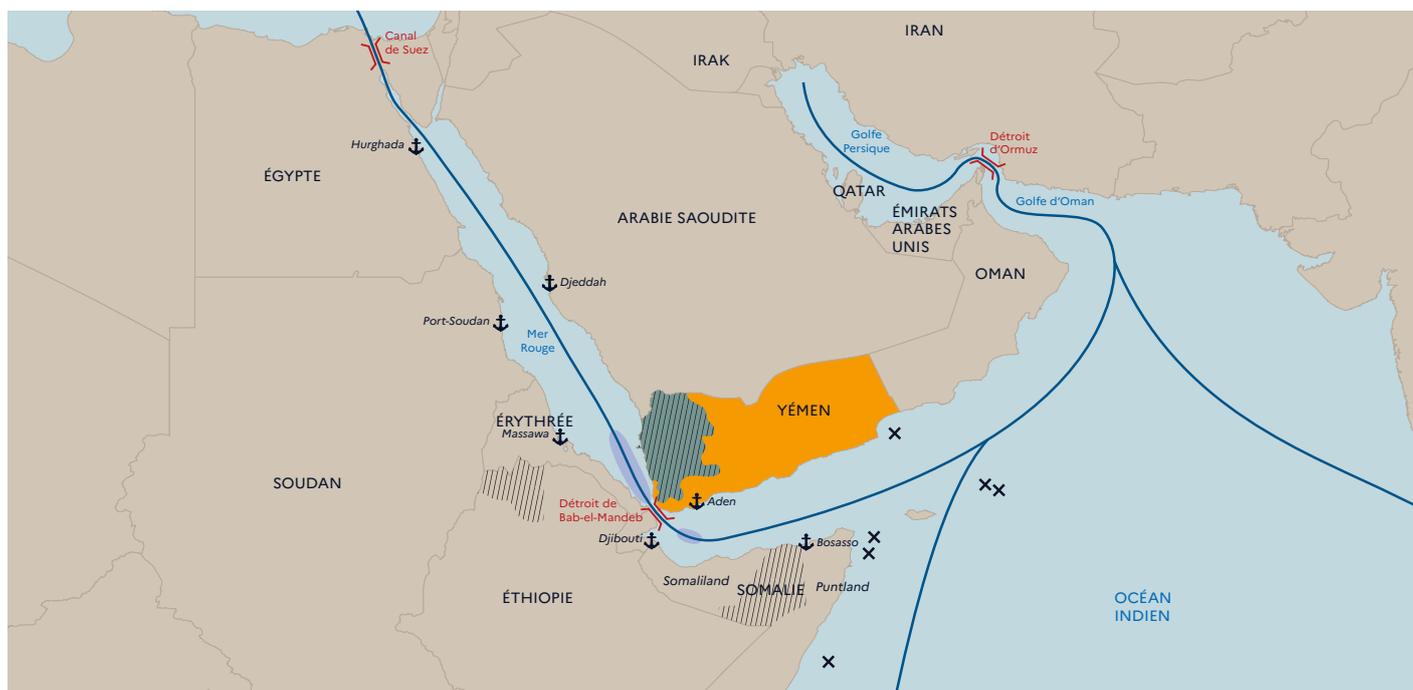
En février 2024, l'Union européenne annonce l'EUNAVFOR *Aspides*, afin d'assurer une présence navale pour garantir la libre circulation des navires. Elle comprend des navires de plusieurs nationalités : allemande, grecque, italienne, belge et française. Cette opération est coordonnée avec l'opération anti-piraterie européenne EUNAVFOR *Atalanta*, et collabore avec l'opération *Prosperity Guardian*.



© CAPTURE D'ÉCRAN RÉALISÉE À PARTIR D'UNE VIDÉO PRISE PAR LES HOUTHIS.

Prise d'otage du *Galaxy Leader* par les rebelles Houthis, 20 novembre 2023.

L'INSÉCURITÉ EN MER ROUGE DEPUIS 2023



© C. DELAFORREST/CESM/MN

La mer Rouge, passage stratégique du commerce international

- Routes maritimes majeures
- ⚓ Passages maritimes stratégiques
- ⚓ Principaux ports de mer Rouge

Une région du monde conflictuelle

- ✘ Attaques de pirates tentées ou réussies
- //// Espace en conflit armé

Les rebelles houthis, une menace émergente

- Zone contrôlée par le mouvement houthi
- Zone contrôlée par la République du Yémen et le Conseil de transition du Sud
- Zone des attaques houthis sur des navires