



GOLFE PERSIQUE

IRAN

Dans le détroit d'Ormuz, l'éternelle guerre des tankers

20% du commerce mondial de pétrole transite par ce point stratégique. Les cours du brut sont à la merci d'un étranglement de l'Iran.

ÉMIRATS ARABES UNIS

MER D'OMAN

JACQUES DESCLÈTRES, MODÈS LAND RAPID RESPONSE TEAM, NASA/GSFC/JAY COLLECTION/SPA/SPA, ROGER-VOLLET

NICOLAS BAROTTE @NicolasBarotte

LES TANKERS connaissent le chemin et le conseil : passer vite et serrer le long des côtes omanaises, puis émiraties. Il ne fait pas bon s'attarder dans le détroit d'Ormuz sous l'œil acerbe, au nord, des forces iraniennes, dit-on par habitude. Au plus étroit, la mer n'est large que d'une quarantaine de kilomètres et au maximum d'une centaine. Le rail de navigation est de seulement 3 kilomètres et demi. Heureusement, les bateaux ne mettent que quelques heures à franchir le passage au sud de l'île omanaise de Quoin, au nord de la péninsule de Musandam, enclavée dans le territoire des Émirats arabes unis. Sur cette pointe rocaillieuse ne vivent que 30 000 habitants, spectateurs éloignés d'un trafic incessant. Il y a plus de vie en mer que sur terre et plus de richesse aussi. Quelque 17 millions de barils (270 000 m³), soit 20% du commerce mondial de pétrole, transitent quotidiennement par Ormuz. Ce détroit est l'un des carrefours vitaux du monde.

Mieux vaut tenir sa ligne et ne pas mordre sur la « black line », cette frontière informelle au-delà des eaux territoriales iraniennes à partir de laquelle la marine des gardiens de la révolution est susceptible de venir renifler l'intrus, prévenir un passager du détroit. La principale base navale iranienne est installée depuis 1977 à Bandar Abbas, face aux îles d'Ormuz, et ses plages de sable rouge, et de Qeshm, connue pour sa vallée des Étoiles. Dans ce décor, théâtre de sa puissance, l'Iran se dit chez lui. D'ailleurs, il a annexé il y a plus de trente ans les îles d'Abou-Moussa, de la Petite et de la Grande Tomb, comme de petits octrois auprès desquels il faut naviguer lorsque l'on entre enfin dans le golfe Persique. Depuis le retrait britannique de la zone, en 1971, les Émirats arabes unis, qui bordent le littoral sud d'Ormuz, revendiquent la souveraineté de ces îlots de moins de 1 000 habitants. Mais ils se gardent bien de titiller eux-mêmes ouvertement leur voisin. « Le détroit d'Ormuz a toujours fait partie de la puissance perse », résume Léa Michélin, spécialiste de l'Iran à l'université Rennes 2. « C'est un levier de discussion pour l'Iran dès qu'il y a une négociation internationale », dit-elle. « Fermer le détroit d'Ormuz est très facile pour les forces navales iraniennes », avait péroré en 2011 l'amiral Sayyari, commandant de la marine iranienne. « C'est comme boire un verre d'eau, comme on dit en persan », avait-il assuré.

« Ormuz est un petit coude bordé de reliefs. Le détroit est une coupure qui sépare deux mondes », raconte le capitaine de vaisseau Yves Le Goff, qui commande la frégate multissions (Fremm) *Langue-doc*, qui croise actuellement là-bas. Il a déjà franchi une cinquantaine de fois le passage : « À l'Est, l'océan Indien est un droit très ouvert, potentiellement assez agité, soumis aux phénomènes de mousson. La mer est profonde. Après Ormuz, on entre dans un lac très calme, peu profond. La température s'élève tout de suite. C'est l'eau la plus chaude du monde. La visibilité est souvent mauvaise. Une ambiance de brouillard s'installe, au sens propre comme au sens figuré. À l'inverse, quand on sort, c'est une libération, l'horizon s'élargit, la navigation redevient simple. » Simple ? Aux portes de l'océan Indien, on trouve quand même des « armureries flottantes » qui sont « des points d'appui pour les entreprises de protection », dit-il. Ces sociétés privées protègent les navires commerciaux contre les risques en mer. Mais elles n'ont pas le droit d'intervenir à Ormuz, où les États exercent leurs autorités. À chaque zone, sa menace... « Ces plateformes sont des sortes de drive », décrit le commandant, comme fasciné. Les bateaux ne s'arrêtent pas, mais récupèrent équipages et armements en poursuivant leur chemin vers le golfe d'Aden, où sévit la piraterie. Depuis les partages successifs des eaux, dans la deuxième moitié du

XX^e siècle, le détroit d'Ormuz ne connaît plus de zone internationale. Iran, puis Oman y ont étendu leur souveraineté... L'un, puis l'autre ont ensuite concédé des droits de passage dit « inoffensifs ». « Ormuz est une zone dite de "transit sans entrave" », explique le commandant Le Goff. La liberté de navigation est censée y être assurée. « On n'y est jamais seul », poursuit l'officier. Sur les autoroutes de la mer, les tankers et les supertankers (plusieurs centaines de mètres de long) relient à un rythme régulier les ports pétroliers du golfe Persique au reste du monde. « Il n'est pas rare que les zones d'attente débordent », constate l'officier. Dans ce magma, il faut beaucoup de méticulosité pour déceler qui se cache derrière les masques du pavillon, de l'affréteur, du destinataire de la cargaison... En mer, il faut aussi compter avec les liaisons commerciales régionales et les activités des pêcheurs sur leurs boutres de 15 à 30 mètres. « Il y a enfin un trafic informel avec en permanence des petites embarcations très rapides chargées de nourriture, de biens de consommation comme de l'électroménager, de cigarettes, d'un peu d'armes », souligne Yves Le Goff. Ces pilotes, qui bravent les sanctions américaines contre l'Iran, « traversent au péril de leur vie ». Depuis la fin des années 1970 et la Révolution islamique, puis le programme nucléaire, Téhéran vit sous le poids des sanctions économiques internationales. Pour exporter son pétrole depuis

SÉRIE D'ÉTÉ

LES DÉTROITS STRATÉGIQUES

4/6

■ Goulots d'étranglement du commerce mondial, lieux de piraterie, zones disputées ou mèches potentielles de conflits, Le Figaro explore six détroits stratégiques au cœur des enjeux géopolitiques d'un monde en pleine mutation et qui ont marqué l'histoire : Gibraltar, Bering, Bab al-Mandab, Taiwan, Bosphore, Ormuz.



le port de Kharg, situé plus à l'ouest au cœur du Golfe, l'Iran doit ruser. Dans le détroit d'Ormuz, il y a aussi des navires militaires. Beaucoup. La 5^e flotte des États-Unis a installé sa base à Manama, au Bahreïn, à l'ouest, près du Qatar, aux portes du Koweït et de l'Irak, le long des côtes de l'Arabie saoudite pour protéger les intérêts américains. Dans le golfe Persique, il n'est pas rare de croiser un porte-avions et son escorte. Des navires militaires russes et chinois y assurent aussi une présence presque constante. Depuis les chocs pétroliers des années 1970, la stabilité mondiale semble indexée sur les cours du pétrole. Avec cinq des dix plus grands pays producteurs qui bordent le détroit, le prix du baril dépend largement de la qualité du transit à Ormuz. Les retards se paient cher. Les

affréteurs se souviennent avec effroi de la « guerre des tankers », dans la deuxième moitié des années 1980. En 1984, les missiles irakiens s'abattent sur Kharg, Saddam Hussein mise sur une réaction massive de Téhéran, une fermeture du détroit et une entrée en scène des États-Unis. L'Iran ne tombe pas dans le panneau et proportionne sa riposte aux tirs des navires irakiens. Mais le conflit est suffisant pour transformer le détroit en coupe-gorge. Cibles de missiles ou de mines, environ 600 navires sont attaqués pendant les quatre ans de cette guerre atypique. En 1988, une frégate américaine, l'*USS Samuel B. Roberts*, est endommagée par une mine. En représailles, l'opération *Praying Mantis* inflige de lourdes pertes aux infrastructures iraniennes. Puis, en juillet 1988, les États-Unis abattent par erreur un avion de ligne iranien, tuant 290 personnes.

Un affrontement « hybride »
Après la première guerre du Golfe, en 1991, la puissance américaine impose la paix dans le détroit. Mais le calme n'est qu'apparent et le risque d'engrenage toujours là. En désignant l'Iran dans « l'axe du mal », après le 11 septembre 2001, George Bush réactive le mécanisme. En 2008, la marine iranienne tente des manœuvres de harcèlement. En 2012, Téhéran profère des menaces. En 2015, le porte-conteneurs *Maersk Tigris*, sous pavillon des îles Marshall, est arraisonné. Les tensions semblent ne pas devoir aller plus loin. Mais l'élection de Donald Trump déclenche une poussée de fièvre. Avec une rhétorique va-t-

en-guerre, le président américain a décliné l'accord conclu avec Téhéran sur le nucléaire iranien. En 2019, les tankers norvégien *Front Altair* et japonais *Kokuka Courageous* sont les cibles d'attaques non revendiquées. Ormuz est devenu le théâtre d'un affrontement « hybride ». Les pasdaran arraisonnent un pétrolier britannique, le *Stena Impero*, en réaction au blocage d'un navire iranien dans le détroit de Gibraltar. « Nous ne cherchons pas à fermer Ormuz, mais, si l'hostilité de (nos) ennemis continue, nous pouvons le faire », prévient le major général Mohammed Baqeri : « Si notre pétrole ne passe pas, le pétrole des autres ne passera pas », dit-il.

« Les Iraniens parlent de bloquer le détroit, mais ils ne l'ont jamais fait. Ce serait périlant-périlant », constate le commandant Le Goff, sur le *Langue-doc*. Le navire français constitue la pièce maîtresse de la mission Ageron. Depuis février 2020, la France a déployé, avec quelques partenaires européens, des moyens militaires dans le détroit pour disposer de capacités de renseignement autonomes. « Les Iraniens sont assez rationnels. Le dialogue de déconflition fonctionne », observe le commandant. Depuis la défaite de Donald Trump, un certain calme est revenu. L'opération américaine Sentinel, mise en place dans le détroit, pourrait s'achever. Mais la cyberguerre pourrait surgir à Ormuz. Les services de renseignement occidentaux s'inquiètent des tentatives iraniennes de perturber les systèmes de navigation.

Ci-contre, à bord de vedettes rapides, la marine des gardiens de la révolution iraniens procède à des manœuvres militaires (ici en avril 2010), autour d'un bâtiment croisant dans le détroit d'Ormuz. Ci-dessous, une gravure représente le débarquement du marchand vénitien Marco Polo à Ormuz en 1298.



Ormuz, « c'était le symbole de notre dépendance énergétique. L'Occident y reste attaché pour le principe. Mais il est devenu moins stratégique que celui de Bab al-Mandab », assure Pierre Razoux, directeur académique à la Fondation méditerranéenne d'études stratégiques. Depuis cinquante ans, la problématique énergétique a basculé. L'Arabie saoudite a construit de nouveaux pipelines, la dépendance des États-Unis au pétrole du Moyen-Orient s'est évanouie, l'Europe a d'autres objectifs énergétiques... Les enjeux ont basculé vers l'Asie. « Le Golfe est sanctuarisé par les Américains et les Chinois. Pékin en a besoin pour son approvisionnement énergétique », poursuit le chercheur, fin connaisseur de la région. 85% du flux du détroit se dirige effectivement vers l'Asie. Le commerce chinois se déverse à l'inverse dans la région. Pékin fait donc passer des messages par tous les canaux disponibles aux pays riverains : celui qui déclencherait un embrasement risque d'en payer les conséquences. Symbole des tensions du XX^e siècle, le détroit d'Ormuz risque d'être soumis lui aussi à la géopolitique du XXI^e siècle. ■

RETROUVEZ DEMAIN : Bering, quand l'Est et l'Ouest se touchent du doigt