

## **Nouvelles rivalités et affrontements hybrides en mer Rouge**

Arnaud Peyronnet

*Membre associé FMES de l'Observatoire stratégique de la Méditerranée et du Moyen-Orient (OS2MO)*

### **RESUME :**

Le nord de la mer Rouge ainsi que sa rive saoudienne sont le futur centre de gravité de ce couloir maritime stratégique, tant en raison des ambitions pharaoniques de Riyad que des intérêts militaires et économiques américains pour cette zone. De telles ambitions et les intérêts géopolitiques qu'ils ouvrent, incitent les États de la région (Égypte, Israël, Émirats arabes unis) et quelques puissances expansionnistes (Russie, Chine, Iran) à s'engager sous le seuil de la guerre ouverte dans une course de vitesse pour la conquête de postes avancés sur les rives du détroit de Bab el Mandeb et du golfe d'Aden. L'Arabie saoudite, notamment son littoral occidental, zone de croissance, pourrait constituer une zone de rivalité majeure entre États-Unis et Chine au cours des décennies à venir.

Si cette mutation géopolitique se fait dans une relative indifférence européenne, elle permet à Washington d'initier une certaine sous-traitance de la sécurité maritime en mer Rouge à ses alliés régionaux afin de mieux se concentrer sur les défis de l'Indopacifique. Cette tendance de fond risque de conduire à un mouvement d'éviction progressive des puissances occidentales de cette région, pourtant essentielle pour nos approvisionnements.

Le 25 mars 2022, une série d'attaques en Arabie saoudite sur une installation pétrolière de la ville de Djeddah, revendiquées par les rebelles yéménites houthis, la veille du septième anniversaire de l'intervention de la coalition militaire dirigée par Riyad au Yémen et à l'occasion du Grand Prix d'Arabie saoudite de Formule 1, ont mis en évidence pour le grand public les problématiques sécuritaires de cette zone hautement stratégique. Longue de 2 000 km pour une largeur maximale de 300 km, la mer Rouge voit en effet passer une part importante du commerce maritime mondial. Elle est le théâtre d'appétits accrus des puissances riveraines et régionales qui y avancent leurs pions économiques et stratégiques.

### **UN COULOIR MARITIME A FORT DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, SOUS UN POTENTIEL LEADERSHIP SAOUDIEN**

La mer Rouge se caractérise, à ses extrémités, par deux étroits goulets qui la relient à la Méditerranée et à l'océan Indien. Au sud, le détroit de Bab el Mandeb, quatrième détroit le plus fréquenté au monde, voit passer

plus 6 millions de barils de pétrole brut par jour (soit 9 % du trafic mondial d'hydrocarbures)<sup>1</sup>, tant vers l'Ouest que vers l'Asie, très consommatrice de pétrole saoudien (Chine, Inde,

<sup>1</sup> World Maritime News, 28 août 2019.

Japon). Au nord, le canal de Suez, l'une des principales ressources de l'Égypte avec environ 5 milliards de dollars de recettes annuelles, a été approfondi et en partie doublé depuis 2015 pour accélérer l'écoulement d'un trafic maritime<sup>2</sup> particulièrement vulnérable, comme l'a montré le blocage du canal par le porte-conteneurs *Ever Given*, le 24 mars 2021<sup>3</sup>. Le canal de Suez, doublé de l'oléoduc terrestre SUMED depuis 1977, voit passer 10 % du commerce maritime mondial<sup>4</sup>.

Le nord de la mer Rouge est aussi le théâtre de projets de zones franches, de villes nouvelles et d'emprises portuaires sur le golfe de Suez. Les sites touristiques du sud du Sinaï font écho à ceux envisagés par l'Arabie saoudite à l'entrée du golfe d'Aqaba, le lien entre les deux pays ayant été symboliquement matérialisé par la rétrocession égyptienne<sup>5</sup> des îles de Tiran et de Sanafir à l'Arabie saoudite en juin 2017. L'annonce en 2017 du lancement du gigantesque projet saoudien NEOM<sup>6</sup>, une mégacité sur les rives désertiques du golfe d'Aqaba et de la mer Rouge, outre ses aspects économiques et financiers, révèle surtout la rupture stratégique en cours pour cette région, afin de la faire basculer dans la modernité. L'Arabie saoudite a rendu public, en novembre 2021, le projet de construction du plus grand complexe industriel flottant au monde, désormais connu sous le nom d'Oxagon. Ce projet a pour objectif de transformer le port local de Dhiba, sur les rives de la mer Rouge, en un *hub* logistique, commercial et industriel, capable de concurrencer les autres infrastructures du Moyen-Orient d'ici 2030<sup>7</sup>. La création de complexes touristiques et industriels sur cette rive alternative au golfe Arabo-persique<sup>8</sup> vise ainsi à concurrencer régionalement l'influence émirienne<sup>9</sup>. Elle fait de cette zone le futur centre de gravité saoudien, tant économique que politique, éloigné de l'idéologie rigoriste et traditionnelle des wahhabites. Cette rive saoudienne de la mer Rouge, en particulier le port de Yanbu, est en effet hautement stratégique pour le royaume wahhabite. Yanbu abrite l'extrémité occidentale de l'oléoduc trans-saoudien (qui permet à Riyad de s'affranchir des détroits d'Ormuz et de Bab el Mandeb), ainsi qu'une raffinerie capable de transformer 400 000 barils de pétrole brut par jour. Cette transformation de la rive saoudienne de la mer Rouge permettrait au Royaume d'être le seul acteur majeur de cette zone, à même de fédérer les énergies régionales et de s'assurer du maintien du soutien des grandes puissances, notamment pour la sécurisation maritime. Le projet NEOM a été soutenu à son origine par de grandes sociétés américaines<sup>10</sup>. Preuve du gigantisme de telles ambitions, la Chine a manifesté son intérêt pour ces projets qui sont compatibles avec ses « nouvelles routes de la Soie ». D'ailleurs, les liens entre les deux pays ne cessent de s'accroître sur le plan économique. La compagnie saoudienne Saudi Aramco a ainsi effectué, ces dernières années, de nombreux investissements dans les raffineries chinoises. En 2019, les exportations saoudiennes vers la Chine, son premier client, se sont ainsi élevées à 48 milliards de dollars et les importations saoudiennes en provenance de Chine, premier fournisseur de l'Arabie saoudite, à près de 29 milliards de dollars<sup>11</sup>. Comme

---

<sup>2</sup> Environ 50 navires transitent quotidiennement par le canal de Suez. En 2020, 19 000 navires auraient transité par le canal selon les chiffres donnés par l'Autorité du Canal (*The Maritime Executive*, 30/03/2021).

<sup>3</sup> Le blocage du canal de Suez par le porte-conteneurs *Ever Given*, après avoir heurté la berge, a immobilisé pendant une semaine près de 12 % du commerce mondial. Les importants retards de livraison de marchandises et notamment de pétrole ont engendré, selon la Lloyds, des coûts estimés à 10 milliards de dollars par jour et qui ont mis plusieurs semaines à se résorber.

<sup>4</sup> France Info, 04/01/2022.

<sup>5</sup> Ces îles étaient occupées par l'Égypte depuis 1950 et marquent l'entrée du golfe d'Aqaba.

<sup>6</sup> Espace économique et touristique ultra-connecté d'une superficie de 26 500 km<sup>2</sup> avec des investissements estimés à 500 milliards de dollars (*Challenges*, 25/10/2017).

<sup>7</sup> CESM, 31/11/2020.

<sup>8</sup> Le golfe Arabo-persique étant vulnérable à la menace iranienne et déjà théâtre de la forte concurrence émirienne.

<sup>9</sup> Le projet *Neom* copie en effet le modèle émirien, sur la façade de la mer Rouge.

<sup>10</sup> Blackstone, Softbank group, Boston Dynamics, cabinets McKinsey et Boston Consulting Group (*Challenges*, 25/10/2017).

<sup>11</sup> *La Tribune*, 07/10/2021.

les importations de pétrole saoudien représentent 25 % du total des importations chinoises de pétrole, Pékin et Riyad travaillent désormais sur des contrats pétroliers libellés en devise chinoise pour s’émanciper du dollar<sup>12</sup>, ce qui est une rupture majeure dans la région. Enfin, Riyad préparant aussi son avenir dans l’après-pétrole, le savoir-faire chinois dans le domaine du nucléaire civil retient son attention et milite pour un partenariat encore accru entre les deux pays, ce que Washington ne peut ignorer. L’Arabie saoudite, notamment son littoral occidental, zone majeure de croissance, pourrait ainsi constituer une zone de rivalité cruciale entre États-Unis et Chine dans les décennies à venir.

## UNE RECHERCHE EFFRÉNÉE DE POINTS D’APPUI

En raison de son caractère éminemment stratégique entre Asie et Europe, cette région voit la coexistence d’une ex-puissance coloniale dont la présence est ancienne (France), des deux principales puissances mondiales (États-Unis et Chine) et surtout une concurrence effrénée entre plusieurs puissances régionales (Émirats arabes unis, Russie, Turquie, Iran et Israël) qui cherchent à s’y établir dans le cadre de leur expansion géopolitique. Pour certains compétiteurs régionaux (Russie, Turquie) et quelques puissances locales (Égypte mais aussi Israël), la mer rouge reste d’ailleurs vitale tant pour leurs économies que pour leur liberté de manœuvre militaire. De son côté, le Royaume-Uni semble avoir renoncé à cet axe, se concentrant sur le golfe Arabo-persique.

Djibouti est le centre d’une lutte internationale d’influence sans précédent pour y obtenir des facilités portuaires, et ce alors que le contrôle des ports ceinturant le détroit de Bab el Mandeb est essentiel pour peser sur le trafic international entre l’Europe et l’océan Indien. Djibouti accueille ainsi une base française depuis son indépendance en 1977 et, depuis 2003, une base américaine dans le cadre des opérations visant la Corne de l’Afrique. La lutte contre la piraterie somalienne, à partir de 2008, a conduit plusieurs autres pays à s’installer à Djibouti, à l’instar du Japon en 2011. Toutefois, c’est l’ouverture d’une base chinoise à Djibouti, en août 2017, en soutien des flottes antipiraterie chinoises<sup>13</sup> qui marque une rupture géopolitique majeure. Elle propulse Pékin dans la course à l’influence stratégique dans cette partie du monde, en particulier vis-à-vis de l’Occident. Cette base chinoise de Djibouti abrite 400 militaires mais ses effectifs pourraient être décuplés d’ici 2026 avec des facilités portuaires en eaux profondes. À terme, cette base pourrait être capable d’accueillir 10 000 hommes et 5 points de mouillage pour la marine chinoise, Pékin voulant faire de Djibouti un de ses comptoirs maritimes essentiels dans son projet des nouvelles routes de la Soie. Pour asseoir ses prétentions, Pékin a investi plus de 12 milliards de dollars dans le pays, notamment dans le port de Doraleh et la ligne de chemin de fer Addis-Abeba/Djibouti, tout en détenant 60 % de la dette nationale djiboutienne<sup>14</sup>.

Dans le cadre de leurs opérations au Yémen, les Émirats arabes unis se sont adossés à des points d’appui solides sur les côtes africaines, tels qu’Assab en Érythrée et Berbera au Somaliland. En outre, l’île de Mayyun, au milieu du détroit de Bab el Mandeb, ainsi que Socotra, au large de la Corne de l’Afrique, sont devenus des points où la présence émirienne, en appui des forces locales, est recensée. Abu Dhabi bénéficie ainsi, par son chapelet d’emprises militaires, d’un bon maillage pour la surveillance et l’appui à ses opérations et ses *proxies* locaux dans la zone, notamment vis-à-vis de l’Iran. Téhéran, de son côté, s’il ne dispose pas de point d’appui portuaire<sup>15</sup>, peut compter sur la présence d’un bâtiment civil au mouillage en permanence dans le sud de la mer Rouge. Cette base flottante fixe sert de point

---

<sup>12</sup> *La Tribune*, 16/03/2022.

<sup>13</sup> Cette mission antipiraterie, assurée par la marine chinoise depuis 2008 dans le golfe d’Aden, consolide également le *soft power* chinois dans le domaine maritime.

<sup>14</sup> CESM, mars 2018.

<sup>15</sup> Mis à part, éventuellement, le port d’Hodeidah, conquis par leurs alliés houthis en novembre 2021.

d'appui à ses équipes de protection embarquée utilisées pour la sécurisation du trafic commercial iranien dans la zone. Ce type d'unité, s'il était davantage militarisé, pourrait devenir une véritable base flottante de la marine iranienne sur ce couloir maritime stratégique.

La Turquie a de son côté investi sur la Somalie, en périphérie de la mer Rouge, mais à proximité des routes maritimes y conduisant. Le port et l'aéroport de Mogadiscio sont exploités par des sociétés turques tandis que le gouvernement somalien a demandé aux entreprises turques de rechercher des hydrocarbures dans ses eaux territoriales. Ankara y a implanté en septembre 2017 une base militaire accueillant 200 hommes chargés d'entraîner l'armée somalienne.

Plus au nord, le Soudan reste l'objet des attentions turques et russes. La Turquie cherche en effet à s'y implanter, le gouvernement soudanais ayant concédé en décembre 2017 la gestion de l'île de Suwakin à Ankara, dans le cadre d'un accord commercial et culturel<sup>16</sup>. Cet accord avait constitué un véritable revers pour Riyad et Le Caire dans le contexte de leur lutte contre la mouvance des Frères musulmans soutenue par Ankara. En mars 2018, un accord pour la rénovation du port de Suwakin, d'un montant de 4 milliards de dollars, a dans ce contexte été signé entre Doha et Khartoum. Cet axe Khartoum/Doha *via* Ankara, qui tenait en respect la ligne Le Caire/Riyad, a toutefois été fragilisé par la chute du régime El Béchir et semble désormais en déshérence. La Russie s'est d'ailleurs engouffrée dans cette brèche et a annoncé en novembre 2020 son intention d'installer une base navale au Soudan, ouvrant la voie à l'établissement d'un point d'appui logistique pour les forces navales russes sur les rives de la mer Rouge. Cet accord prévoit la création d'un centre logistique et de facilités de réparations navales pouvant abriter 300 personnes et accueillir au maximum 4 bâtiments, y compris ceux à propulsion nucléaire. Le gouvernement soudanais s'est engagé quant à lui à fournir gracieusement au Kremlin pour 25 ans (renouvelables pour 10 années supplémentaires) les infrastructures portuaires nécessaires, dans la localité de Port-Soudan<sup>17</sup>. Un protocole dédié prévoirait la mise à disposition par la Russie d'armements, d'hommes et d'équipements au profit des armées soudanaises<sup>18</sup>. Moscou disposerait ainsi de tous les outils pour établir une bulle de déni d'accès en mer Rouge de manière à couper ponctuellement – ou surveiller – le trafic maritime occidental et les communications (câbles sous-marins) le long de ce corridor maritime stratégique. Le Soudan pourrait avoir choisi l'option russe afin de permettre une éviction commode de la Turquie, conformément aux souhaits des EAU et de l'Arabie saoudite, puis de favoriser son rapprochement avec les États-Unis. Quoi qu'il en soit, la potentielle présence russe le long d'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde est un épouvantail commode pour les États-Unis et ses alliés afin de justifier un futur réengagement dans la région.

Afin de se rapprocher davantage du théâtre d'opérations yéménite voire éthiopien, l'Égypte a inauguré en janvier 2020 la base de Bernis, près du triangle de Halaïb, territoire contesté entre l'Égypte et le Soudan, complétant le renforcement de ses capacités aériennes dans la zone. De fait, la marine égyptienne s'oriente vers un véritable rôle de protection du canal de Suez et de projection limitée de puissance en mer Rouge, en appui de l'Arabie saoudite et des Émirats arabes unis.

---

<sup>16</sup> Suwakin a été dans le passé un centre important de l'Empire ottoman, notamment dans le cadre du pèlerinage à La Mecque des populations africaines musulmanes. Elle représente dès lors un symbole marquant alors que la Turquie essaye de dynamiser son influence en Afrique.

<sup>17</sup> Ce projet russo-soudanais a été relancé en février 2022 avec le déplacement à Moscou du numéro 2 du régime soudanais, issu du coup d'État d'octobre 2021, le général Mohammed Hamdane Daglo, qui a déclaré officiellement sa non-opposition à la création d'une base russe sur son territoire. Le groupe paramilitaire russe Wagner est également très présent au Soudan pour la sécurisation de mines d'or (*France 24*, 11/03/2022).

<sup>18</sup> Un patrouilleur de type *Petrushka* ayant été cédé au Soudan par la Russie en octobre 2020 (*Defense web*, 12 novembre 2020).

Tout comme celle de son voisin égyptien, la marine israélienne pourrait assurer une protection indirecte et collaborative du trafic commercial passant par le canal de Suez, notamment vis-à-vis de la menace iranienne. Ce rôle de « pôle de stabilité » du duo israélo-égyptien est d'ailleurs perceptible au travers des exercices réguliers conduits par les forces américaines avec ces deux pays. La préoccupation commune reste en effet l'Iran, accusé d'avoir orchestré directement ou indirectement des attaques contre le trafic marchand tant en mer Rouge que dans le golfe d'Oman. Pour Israël, les Iraniens « doivent être mis en dehors de la mer Rouge afin de ne pas contraindre la liberté de navigation israélienne et d'empêcher des actes de terrorisme maritime<sup>19</sup> ». C'est dans cet esprit, et dans la droite ligne des accords Abraham, qu'Israël, les Émirats arabes unis et Bahreïn ont lancé, le 10 novembre 2021, leurs premières manœuvres navales conjointes.

Les États-Unis réinvestissent ainsi cette zone en développant un concept de « régionalisation de la sécurité maritime<sup>20</sup> » qui les associerait avec les pays liés par les accords Abraham, en sus de ceux qui disposent déjà d'un accord de paix avec Israël. Outre l'organisation de cet exercice naval tripartite inédit, les forces navales américaines sont plus présentes à Aqaba, *hub* logistique majeur pour leurs implantations militaires régionales. Ils y testent même, depuis décembre 2021, des drones navals<sup>21</sup> qui pourraient à terme patrouiller de façon autonome en mer Rouge. En janvier 2021, un accord saoudo-américain a été conclu pour que les forces américaines puissent utiliser les ports et aéroports (Yanbu, Tabuk et Taif) de l'ouest du royaume wahhabite comme *hubs* logistiques majeurs pour leurs opérations au Moyen-Orient<sup>22</sup>. Enfin, le 13 avril 2022, le Commandement de la marine américaine au Moyen-Orient a annoncé la création de la CTF-153 au sein des *Combined Maritime Forces*, afin de lutter contre tous les types de trafics, du canal de Suez au golfe d'Aden inclus<sup>23</sup>. Cette nouvelle force devrait compter de 2 à 8 bâtiments américains ou alliés, sous commandement tactique d'un navire de la 6<sup>ème</sup> flotte américaine de Méditerranée<sup>24</sup>. De fait, directement ou indirectement, la marine américaine entend bien rester présente dans le nord de la mer Rouge.

## LE THEATRE D'UNE GUERRE NAVALE HYBRIDE

Outre les répercussions maritimes des affrontements terrestres (guerre au Yémen, trafics en tous genres, menace terroriste le long de certaines côtes, illustrée par l'attentat contre l'USS *Cole* à Aden en 2000 ou le pétrolier *Limburg* en 2002), la région a connu une importante vague de piraterie de 2008 à 2012, qui réapparaît épisodiquement. Toutefois, elle est surtout le théâtre d'une guerre navale hybride qui oppose d'abord la rébellion yéménite houthie à la coalition arabe, mais aussi Israël et l'Iran.

Dans le conflit qui oppose les houthis et la Coalition arabe, le trafic militaire de celle-ci a été la cible de plusieurs attaques : en octobre 2016, un bâtiment émirien faisant des rotations logistiques entre l'Érythrée et le Yémen, le *Swift-1*, a été frappé par deux missiles antinavires tirés depuis la côte. Peu de temps après, c'est un bâtiment américain, l'USS *Mason*, qui a été aussi la cible de deux missiles antinavires, sans doute tirés par erreur par les Houthis, mais entraînant une riposte américaine. Très récemment, le 5 mars 2022, les Houthis ont de nouveau tiré ce type de missiles au sud de la mer Rouge, sans faire de dégâts sur le trafic maritime<sup>25</sup>. Outre cette menace persistante contre les navires militaires, le trafic marchand

<sup>19</sup> *Al Monitor*, 11/11/2021, citant le *Jerusalem Post* du même jour.

<sup>20</sup> Eleonora Ardemagni, « Red Sea Security: How Yemen Tests The "Abraham Equation" », Italian Institute for International Political Studies, 15 décembre 2021.

<sup>21</sup> *Naval news*, 14/12/2021.

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> *Naval News*, 13/04/2022.

<sup>24</sup> *Associated Press*, 13/04/2022.

<sup>25</sup> *Associated Press*, 07/03/2022.

est devenu aussi une cible d'opportunité alors que la rébellion yéménite a réussi à conserver le port d'Hodeïda, premier port du pays, soumis à un blocus depuis novembre 2017<sup>26</sup>. En janvier 2018, le chef politique des Houthis, Saleh al-Samad, avait d'ailleurs menacé de couper la circulation maritime sur la mer Rouge afin de contraindre la coalition arabe à lever son blocus des ports yéménites. Le 25 novembre 2020, le pétrolier *Agrari* battant pavillon maltais a été frappé par une explosion probablement due à une mine navale, alors qu'il se trouvait à proximité du port saoudien d'Al-Shuqaiq, dans le sud de la mer Rouge. Peu avant cet incident, la coalition arabe avait indiqué avoir neutralisé cinq mines mouillées par les Houthis dans cette zone. Battant pavillon de Singapour, le pétrolier *BW Rhine* a été lui aussi victime d'une explosion, le 13 décembre 2020, alors qu'il déchargeait sa cargaison au terminal pétrolier de Djeddah, en Arabie saoudite. Si le mode opératoire employé reste inconnu, il indique que les Houthis ont la capacité de frapper des cibles maritimes dans la plupart des ports saoudiens de la mer Rouge<sup>27</sup>. Le 25 décembre 2020, c'est au tour d'un nouveau navire, non identifié, d'être touché par une mine au sud de la mer Rouge<sup>28</sup>. En avril 2021, c'est la zone d'attente du port saoudien de Yanbu qui est frappée par une embarcation explosive autonome, causant des dommages sur un navire<sup>29</sup>. Enfin, la prolifération des drones suicides employés par les Houthis contre les infrastructures saoudiennes pourrait un jour se tourner vers des cibles maritimes, à l'instar de l'incident du *Mercer Street* le 29 juillet 2021, imputé par les États-Unis à l'Iran<sup>30</sup>. De tels modes d'action pourraient très bien se répéter à terme contre le trafic marchand, ajoutant une menace aérienne diffuse à un contexte sécuritaire déjà très volatile. Les Houthis disposent aussi d'une potentielle bombe environnementale maritime<sup>31</sup> représentée par le pétrolier *Safer*, abandonné devant le port de Hodeidah et embarquant un peu plus d'1 million de barils de pétrole. Le 3 janvier 2022, les Houthis ont arraisonné un navire battant pavillon émirien au large d'Hodeidah<sup>32</sup>, inaugurant un nouveau mode d'action navale de type Gardiens de la révolution iraniens dans cette partie du monde. D'ailleurs, et selon le CNRI, groupe d'opposition iranien, le régime des mollahs aurait formé une milice de 200 Yéménites pour conduire des attaques (minage, arraisonnement de navires, attaques d'infrastructures portuaires) en mer au large du Yémen<sup>33</sup>.

Selon un média américain<sup>34</sup>, Israël aurait de son côté mené depuis la fin de l'année 2019 des actions clandestines, comprenant notamment l'emploi de mines-ventouses contre une douzaine de navires iraniens à destination de la Syrie, dont des pétroliers, afin de poursuivre la politique de pression maximale sur l'Iran et l'empêcher de soutenir le régime syrien<sup>35</sup> ou de financer le Hezbollah. L'Iran avait d'ailleurs indiqué, en octobre 2019, qu'un de ses pétroliers, le *Sabiti*, avait subi deux explosions, probablement causées par des mines-ventouses, alors qu'il naviguait en mer Rouge au large de Djeddah. Au moins deux autres pétroliers iraniens auraient subi des dommages lors d'actions similaires en mer Rouge, les

---

<sup>26</sup> CESM, mars 2018.

<sup>27</sup> Les infrastructures pétrolières saoudiennes sont particulièrement ciblées, tant par des missiles balistiques que par des drones suicides, ou, dans les ports, notamment Jizan, par des vedettes suicides télécommandées. En outre, une demi-douzaine de navires civils liés aux intérêts pétroliers saoudiens auraient été frappés depuis 2017.

<sup>28</sup> *Maritime Executive*, cité par USNI, 06/01/2021.

<sup>29</sup> Associated Press, 27/04/2021.

<sup>30</sup> *Opex360*, 07/08/2021.

<sup>31</sup> Les Nations unies ont indiqué le 15 juillet 2020 qu'une rupture de la coque de ce navire serait catastrophique pour la mer Rouge, causant sans doute une pollution majeure sur l'ensemble des côtes saoudiennes.

<sup>32</sup> Le *Rawabi*, faisant un transit entre l'île de Socotra et Jizan en Arabie saoudite et accusé par la rébellion houthie de transporter du matériel militaire (*France 24*, 03/01/2022).

<sup>33</sup> Agence France Presse, 02/02/2022.

<sup>34</sup> *Wall Street Journal*, 11/03/2021.

<sup>35</sup> Ce soutien continuant en dépit des sanctions américaines contre l'Iran et de l'embargo international contre la Syrie. Pour faire face à la pression américaine, l'Iran a utilisé des sociétés écrans et des navires aux noms changeants pour brouiller les pistes et continuer ses trafics vers la Syrie.

obligeant à retourner en Iran pour effectuer des réparations. Le 6 avril 2021, c'est le *Saviz*, navire paramilitaire ancré en mer Rouge et base flottante des équipes de protection antipiraterie iraniennes, qui a été ciblé par des mines-ventouses, le journal américain *The New York Times* mentionnant une implication israélienne<sup>36</sup> en riposte aux attaques iraniennes sur les intérêts maritimes israéliens<sup>37</sup>. Ces incidents sont à rapprocher des affaires similaires en Méditerranée<sup>38</sup>. De fait, l'État hébreu semble poursuivre sur mer sa « campagne entre les guerres » contre son ennemi iranien, en ciblant notamment son trafic commercial et en poursuivant une politique de pression maximale. Cette guerre navale hybride, de faible intensité, très calibrée, sous le seuil des hostilités déclarées et sans pertes irréparables, permet une grande maîtrise des risques d'escalade entre les deux pays malgré la fin de l'ambiguïté israélienne sur le sujet<sup>39</sup>. Face à ces actions israéliennes, le chef d'état-major des forces armées iraniennes a indiqué en janvier 2021 que la marine iranienne allait reprendre ses patrouilles en mer Rouge afin d'y protéger le trafic commercial iranien<sup>40</sup>. En outre, si le trafic pétrolier iranien à destination de la Syrie est désormais escorté par la marine russe entre le canal de Suez et leur mouillage syrien, depuis l'automne 2020, il ne peut être exclu qu'une telle escorte se prolonge un jour en mer Rouge.

\*\*\*\*\*

Le contrôle de la mer Rouge, notamment *via* le détroit de Bab el Mandeb, pourrait permettre d'affaiblir l'Europe à peu de frais. Pour d'autres pays très dépendants du trafic maritime traversant cette zone, le maintien de l'ouverture des deux détroits est vital. Et c'est pour cette raison précise que de nombreuses puissances (Chine, Russie, Turquie entre autres) cherchent à y obtenir des points d'appui, afin, le cas échéant, de négocier en position de force avec l'Europe ou d'autres pays régionaux. En cas de fermeture de la région sud de la mer Rouge, il est probable que l'Europe choisisse, pour ses routes maritimes, de faire le détour le long des côtes africaines plutôt que de risquer ses unités rares et précieuses dans un couloir étroit et propice à l'utilisation de nombreux moyens de déni d'accès (missiles antinavires, essais de drones suicides, minage...). Dans ce contexte, les bases françaises en Afrique de l'Ouest et celle de l'île de la Réunion seraient alors des points d'appui extrêmement précieux pour assurer la sécurité de ces nouvelles routes maritimes, essentielles pour l'approvisionnement de l'Europe. Leur renforcement sera dès lors vital.

Les États-Unis, au contraire, peuvent se contenter de ne contrôler que le nord de la mer Rouge. Cette zone leur est aisément accessible par le canal de Suez et par les unités américaines venant de l'Atlantique. De plus, leur accès à l'océan Indien restera ouvert à l'est, rendant toujours possibles les bascules d'effort avec le théâtre Pacifique, facilitées par l'unicité du commandement INDOPACOM et ne nécessitant pas le déclenchement d'un conflit pour la réouverture risquée d'un passage maritime qui ne les intéresse finalement guère, tant que le canal de Suez reste sécurisé.

---

<sup>36</sup> *Middle East Affairs*, 07/04/2021.

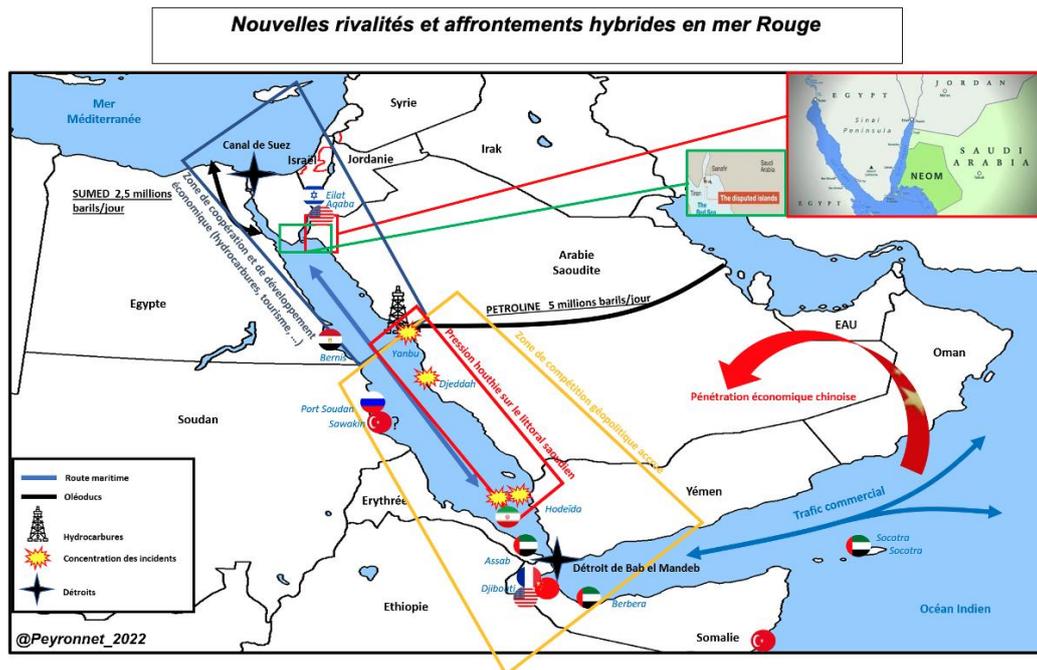
<sup>37</sup> Le 26 février 2021, le roulier *Helios Ray*, battant pavillon des Bahamas mais appartenant à une société israélienne, Ray Shipping, a été victime d'une explosion alors qu'il se trouvait au large d'Oman. Le 25 mars 2021, un incident non précisé a eu lieu à bord du porte-conteneurs *Lori* de la société israélienne XT Management, assurant une liaison entre la Tanzanie et l'Inde. Le 13 avril, c'est le roulier *Hyperion Ray* (sistership de l'*Helios Ray*) qui aurait été ciblé au large des Émirats arabes unis. En juillet 2021, c'est le *Tyndall* qui a subi une explosion inexplicable à son bord puis le *Mercer Street*, qui aurait été frappé au large d'Oman.

<sup>38</sup> Le 10 mars 2021, c'est au tour du porte-conteneurs iranien *Shahr E Kord* de subir des incendies inexplicables alors qu'il naviguait en Méditerranée orientale et, le 24 avril 2021, c'est le *Wisdom*, un bâtiment qui transborde du pétrole de navires iraniens vers la raffinerie de Banyas, qui a subi une explosion inexplicable au large des côtes syriennes.

<sup>39</sup> *Via* l'utilisation de médias américains.

<sup>40</sup> *Al Monitor*, 13/01/2021.

Les tensions en mer Rouge vont donc se poursuivre, mues par les intérêts économiques et géopolitiques des puissances régionales concurrentes et de l'opposition stratégique entre les États-Unis, la Russie et la Chine. La volatilité de la sécurité maritime, essentiellement liée au conflit yéménite et à l'affrontement larvé entre Israël et l'Iran, se cumule à une quête sans précédent de nouveaux comptoirs militaro-commerciaux. Les conséquences de la crise russo-ukrainienne sur le marché des hydrocarbures vont accroître ce phénomène de compétition internationale pour la surveillance et le contrôle de ce couloir maritime stratégique et vital pour l'Union européenne. Cette dernière a donc toute sa place et toute latitude pour y retrouver une place de choix.





# FMES

Fondation Méditerranéenne  
d'Études Stratégiques



## **INSTITUT FMES**

Maison du Numérique et de l'Innovation  
Place Georges Pompidou - F 83000 TOULON

TOUS DROITS RESERVES

