

Les eaux troublées de la mer Rouge font tanguer l'économie mondiale

Par Jean-Claude Bourbon, Julie Connan, Denis Peiron et Olivier Tallès, le 21/1/2024 à 09h35

Avec pour toile de fond la guerre Israël-Hamas, les tensions géopolitiques en mer Rouge menacent de gripper les rouages du commerce mondial, déjà ébranlé par la pandémie et la guerre en Ukraine. Explication des enjeux.

► Jusqu'où peut aller l'escalade en mer Rouge ?

La mer Rouge est le théâtre depuis 2016 d'une série d'échanges musclés à bas bruit entre les rebelles houthistes et leur parrain iranien d'un côté, et de l'autre l'Arabie saoudite puis Israël et maintenant les États-Unis. La tension est montée d'un cran depuis le 12 janvier, lorsque les forces américaines et britanniques, utilisant missiles et avions de combat, ont frappé une quinzaine de sites tenus au Yémen par les houthistes. Une réaction forte, en réponse aux nombreuses opérations des houthistes visant à perturber le trafic maritime en mer Rouge, en signe de soutien au peuple palestinien. « *Il s'agit d'une région du monde où on a l'habitude d'employer la violence armée pour faire passer des messages à caractère politique, tout en évitant que les choses dégénèrent* », décrypte le vice-amiral d'escadre (2s) Pascal Ausseur, directeur général de la Fondation méditerranéenne d'études stratégiques (FMES).

Les frappes américaines et britanniques lancent un signal clair, pour Pascal Ausseur. « *Par ces bombardements limités, les Américains disent aux houthistes : "Attention, n'allez pas trop loin."* » Le vice-amiral ne croit ni à une posture escalatoire, ni à une tentative d'empêcher totalement les houthistes de harceler les navires, « *ce qui impliquerait un déploiement massif de soldats au Yémen pour un résultat très hasardeux* ». Il ajoute un autre aspect : « *En défendant la liberté de navigation dans la mer Rouge, ils entendent aussi afficher leur présence au Moyen-Orient vis-à-vis de leurs alliés et de leurs adversaires.* »

Mer Rouge : après les frappes contre les houthistes, la crainte d'une extension du conflit

La France mais aussi l'Italie et l'Espagne, trois États dotés d'une marine robuste, ont refusé d'intégrer la coalition mise en place par les Américains, sans expliciter clairement leur choix. La crainte d'être associées de trop près avec Israël, ciblé par les houthistes, ou avec la politique américaine est citée parmi les facteurs explicatifs.

► Que recherchent les houthistes ?

Qualifiés d'entité terroriste par Washington, ils sont accusés d'être à la solde de l'Iran depuis leur

émergence dans les années 1990. Leurs 200 000 combattants font partie, comme le Hamas, le Hezbollah et les milices prochiites irakiennes, de l'« axe de résistance » contre Israël. Or le réseau d'alliances a profité de la guerre dans la bande de Gaza pour faire une nouvelle démonstration de force.

Les houthistes bénéficient du renseignement iranien et de son savoir-faire militaire, qui leur a permis d'améliorer considérablement leurs capacités en matière de missiles antinavires. *« Il y a donc une forme de loyauté à l'égard de Téhéran, grand pourvoyeur de fonds et de matériel, explique Jonathan Piron, spécialiste de l'Iran au centre de recherche Etopia à Bruxelles. Or l'intérêt des Iraniens passe par une déstabilisation du Moyen-Orient et l'affaiblissement des États-Unis et d'Israël. »*

Houthistes : chronologie des tensions en mer Rouge depuis le 7 octobre

Si l'Iran tire profit de cette déstabilisation, il ne souhaite pas que cela débouche sur un conflit généralisé dont il sortirait perdant. *« La difficulté est de savoir jusqu'où l'escalade est contrôlée, note ce spécialiste. Mais quand un groupe dont ils sont proches ignore les signaux qu'ils envoient, les Iraniens savent très bien répondre en coupant leur aide ou en soutenant un rival. Cela ne semble pas être le cas à l'heure actuelle. »*

► Quels bouleversements pour le commerce maritime ?

Pour protéger navires, équipages et cargaisons, la plupart des armateurs évitent la route du canal de Suez et optent pour un contournement de l'Afrique. Doublée d'une forte hausse des primes d'assurance pour les rares navires – dont certains affrétés par le marseillais CMA CGM – qui continuent de passer par la mer Rouge, cette stratégie fait grimper les tarifs d'acheminement. *« Depuis début décembre, le prix du transport d'un conteneur de 40 pieds d'Asie vers l'Europe est passé de 850 dollars (782 €) à plus de 2 800 dollars (2 579 €) »,* relève Jean-Pascal Bidoire, délégué général des Agents maritimes et consignataires de France.

Yemen : la crise en mer Rouge déboussole le commerce maritime

« Le passage par Bonne-Espérance suppose un surcroît de carburant, d'autant qu'on peut être tenté d'augmenter la vitesse pour rattraper une partie du retard, et le nombre de bateaux si l'on veut maintenir une fréquence hebdomadaire sur les lignes régulières. Mais beaucoup des navires commandés n'ont pas encore été livrés », poursuit l'expert.

Le contournement de l'Afrique se traduit par *« un allongement de dix à vingt jours des délais de livraison »*. De quoi déclencher de la part des industriels et des acteurs de la distribution un afflux supplémentaire de commandes pour s'épargner une rupture d'approvisionnement. Rupture qu'ont vécue la semaine dernière Tesla et Volvo, contraints de freiner la production sur certains sites européens. Pour l'éviter, Stellantis a fait le choix d'acheminer certaines pièces stratégiques par avion.

Instabilité en mer Rouge : l'Égypte et son canal de Suez touchés de plein fouet

« La hausse des tarifs devrait se répercuter sur les prix à la consommation, anticipe l'économiste Marc Touati, président du cabinet ACDEFI. Ce qui risque de retarder l'indispensable baisse des taux directeurs par la Banque centrale européenne. »

► Faut-il craindre une hausse du cours du pétrole ?

Environ 10 % des échanges pétroliers par voie maritime ont transité par la mer Rouge et le canal de Suez en 2023. Mais malgré les attaques des houthistes, le baril de Brent affiche sur les trois derniers mois un recul d'un peu plus de 12 % et reste scotché autour des 80 dollars (73 €). Selon les analystes, les perturbations en mer Rouge pourraient avoir un impact de l'ordre de 4 à 5 dollars par baril. Pourquoi si peu ? Parce que, aujourd'hui, les marchés se préoccupent davantage de la faiblesse de la demande, compte tenu du ralentissement économique mondial, que des risques géopolitiques, alors même que l'offre est abondante. Pour conserver ses parts de marché, l'Arabie saoudite a d'ailleurs annoncé une baisse de 1,5 à 2 dollars du prix de son baril de brut à partir du 1er février.

Jean-Claude Bourbon, Julie Connan, Denis Peiron et Olivier Tallès