

Quelle réponse face à la prise en otage du détroit de Bab el Mandeb par l'axe iranien ?

Arnaud Peyronnet, chercheur associé à la FMES

Résumé :

Depuis la fin de l'année 2023, les attaques houthies sur le trafic commercial international, en soutien à la cause palestinienne, ont ressuscité les craintes de fermeture de la voie maritime reliant le canal de Suez, la mer rouge et l'océan Indien. Les houthis, composante à part entière de « l'axe de la Résistance » voulu par l'Iran pour lutter contre Israël et les Etats-Unis, tentent, malgré l'absence de toute marine, d'obtenir le contrôle d'une zone maritime vitale pour l'économie occidentale. Le principe fondamental de la liberté de navigation est ainsi remis en cause par un proto-Etat cherchant à territorialiser ses approches maritimes.

Si ces attaques visent à faire pression sur la communauté internationale pour que l'offensive israélienne à Gaza s'arrête, elles sont aussi un moyen pour Téhéran d'engager un conflit indirect avec Israël et Washington via l'utilisation d'un acteur militaire crédible et dissuasif aux frontières de l'océan Indien et de la Méditerranée.

Dans ce contexte, la réponse internationale s'organise, sous la houlette des Etats-Unis. Mais les réactions de la communauté internationale restent dispersées, tant en raison de l'émergence de nouvelles puissances (Inde, Chine) que de l'extrême prudence de certains alliés de Washington qui craignent tant l'escalade que de s'afficher avec les Etats-Unis, jugés trop complaisants avec l'Etat hébreu. Pour le rédacteur, si l'Occident veut maintenir l'ordre international actuel face à ses compétiteurs, il est important de ne pas laisser se développer un tel fait accompli en mer Rouge, car si de tels actes restaient à terme impunis, ils se reproduiraient demain dans d'autres espaces maritimes, posant alors des problématiques infiniment plus complexes aux Etats-Unis et à l'Europe.

Une menace maritime houthie ancienne mais réelle

Plus d'une trentaine d'attaques des houthis ont été recensées depuis le mois de novembre 2023 contre les navires de commerce et bâtiments militaires transitant dans le sud de la mer Rouge. Dans la nuit du 9 au 10 janvier 2024, une attaque complexe et inédite a impliqué 18 drones téléopérés, deux missiles de croisière et un missile balistique antinavire, nécessitant l'intervention de trois bâtiments militaires américains, un

britannique et des avions du porte-avions *Eisenhower*¹. Alors que depuis le 7 octobre 2023 et l'attaque terroriste du *Hamas* contre des localités israéliennes près de la bande de Gaza, les houthis, solidaires du mouvement islamiste palestinien, avaient limité leurs actions à des tirs de drones guidés sur la ville israélienne d'Eilat², ils ont débuté leurs attaques contre le trafic commercial le 19 novembre 2023 avec l'arraisonnement du navire *Galaxy Leader* soupçonné de liens avec Israël. Depuis, les actions se multiplient sous forme de tentatives d'arraisonnement, de tirs de missiles balistiques³, de missiles de croisière et de drones explosifs tant aériens que de surface. Si la plupart des tirs manquent leurs cibles ou n'infligent que des dégâts limités aux navires marchands, la volonté de nuire à la liberté de navigation dans le passage stratégique du détroit de Bab el-Mandeb est réel et a conduit les forces navales des pays les plus attachés au principe de sécurité maritime à intervenir pour protéger le trafic marchand et intercepter les menaces aériennes⁴. Plusieurs bâtiments français et américains ont d'ailleurs été pris délibérément pour cibles par le mouvement houthi.

L'utilisation de drones explosifs par l'Iran et ses alliés n'est toutefois pas nouvelle au Moyen-Orient où cette technique a largement été expérimentée contre les forces américaines en Syrie et en Irak ou sur des infrastructures stratégiques saoudiennes et émiriennes. Leur utilisation contre des cibles navales reste par contre plus rare compte-tenu des moyens de guidage nécessaires qui doivent être plus sophistiqués (guidage thermique, électro-magnétique, voire visuel). Elle avait été déjà testée par l'Iran contre un navire d'intérêt israélien, le *Mercer Street*, le 29 juillet 2021⁵. Et c'est le même type d'arme, lancé par l'Iran, qui a ciblé le *Chem Pluto* le 23 décembre 2023 en mer d'Arabie, à plus de 200 milles nautiques de côtes⁶. La menace navale posée par les houthis s'était déjà révélée dans le conflit qui opposait les houthis et la Coalition arabe : en octobre 2016, un bâtiment émirien faisant des rotations logistiques entre l'Erythrée et le Yémen, le *Swift-1*, avait été frappé par deux missiles antinavires tirés depuis la côte. Peu de temps après, c'est un bâtiment américain, l'*USS Mason*, qui avait été pris pour cible par deux missiles antinavires, entraînant une riposte américaine. Plusieurs bâtiments marchands avaient en outre été touchés par des mines dérivantes en 2020/2021 dans le sud de la mer Rouge, alors que les houthis

¹ *Opex360*, 10/01/2024.

² La plupart étant interceptés par la défense sol-air israélienne ou les bâtiments américains croisant en mer Rouge.

³ *Naval news*, 16/12/2023.

⁴ Le 16 décembre, le destroyer américain *USS Carney* a engagé un essaim de plus de 14 drones houthis. *Naval news*, 25/12/2023.

⁵ *Opex360*, 07/08/2021.

⁶ *Maritime executive*, 23/12/2023.

démontraient aussi la capacité de frapper des cibles maritimes via des drones explosifs de surface en visant plusieurs ports saoudiens de la mer Rouge⁷. Le 3 janvier 2022, les houthis avaient arraisonné un navire battant pavillon émirien au large d'Hodeïda⁸, inaugurant un nouveau mode d'action navale de type « Gardiens de la révolution iraniens » dans cette partie du monde.

Si l'intensification des attaques houthies contre le trafic marchand en mer Rouge est aujourd'hui liée spécifiquement au conflit à Gaza, la guerre que se mènent le couple israélo-américain et l'Iran est ancienne⁹ et probablement appelée à durer. Dans ce contexte, les actions des houthis ne représentent qu'un volet local d'un affrontement hybride entre ces acteurs, dont le trafic marchand international est à la fois l'otage et la victime indirecte.

Le conflit maritime asymétrique comme arme privilégiée de l'axe iranien

Dès le début du conflit à Gaza, les houthis ont déclaré qu'ils viseraient, en riposte aux opérations israéliennes, des navires naviguant en mer Rouge et ayant des liens avec l'Etat hébreu¹⁰. Ils ont ainsi indiqué que « toute escalade à Gaza verra une escalade en mer Rouge », que « tout apaisement à Gaza se répercutera le long de leur littoral » et que « toute partie qui s'interposera entre eux et la Palestine sera affrontée »¹¹. Peu après le 7 octobre, le leader houthi, Abdulmalik Al-Houthi, avait d'ailleurs indiqué son soutien au Hamas, précisant qu'il était prêt à « envoyer des centaines de milliers de combattants se joindre au peuple Palestinien pour lutter contre son ennemi »¹². Cet alignement politique propalestinien et les actions armées associées, tant à l'encontre d'Israël que du trafic marchand en mer Rouge, peut se lire à l'aune des perceptions yéménites qui voient dans de tels actes un moyen légitime d'accentuer la pression sur le gouvernement israélien et ses alliés dans un contexte d'hostilité de ce mouvement à l'encontre d'Israël¹³.

⁷ Les infrastructures pétrolières saoudiennes ont été particulièrement ciblées, tant par des missiles balistiques que par des drones suicides, ou, dans les ports, notamment Jizan et Djeddah, par des vedettes suicides télécommandées.

⁸ 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.

⁹ Nouvelles réalités et affrontements hybrides en mer Rouge, *FMES*, Arnaud Peyronnet, 27/04/2022.

¹⁰ Les houthis ont déclaré qu'ils viseraient les navires à destination ou en provenance d'Israël, battant pavillon israélien ou ayant des liens, même ténus, avec des intérêts israéliens, laissant ainsi une interprétation très large quant à la légitimité des cibles visées. *Washington Post*, 21/12/2023.

¹¹ *USNI*, 18/12/2023. Menace réitérée le 19 janvier et étendue aux navires britanniques et américains suite aux frappes anglo-américaines sur les houthis. *La Tribune*, 19/01/2024.

¹² *The Guardian*, 02/01/2024.

¹³ Leur slogan, inspiré de la révolution iranienne, proclame : « Dieu est le plus grand, Mort à l'Amérique, Mort à Israël, Malédiction aux Juifs, Victoire à l'Islam ».

C'est également un moyen pour les autorités houthies d'accroître leur popularité sur la scène yéménite et d'améliorer leur image dans la rue arabe, tout en propageant leur cause politique (un Etat indépendant et reconnu sur le territoire yéménite qu'ils occupent), au grand dam des Emirats arabes unis ou de l'Arabie Saoudite. Cette irruption soudaine des houthis dans l'arène internationale reste toutefois la marque de l'Iran qui a fait de ce groupe l'un de ses *proxies* les mieux équipés et militairement très expérimenté. Ainsi, et même si les houthis agissent avec un certain degré d'indépendance, leur technologie militaire (drones, missiles) et leurs tactiques asymétriques viennent d'Iran¹⁴. Ils font ainsi pleinement partie de « l'axe de la Résistance » voulue par Téhéran face à Jérusalem et Washington. Si l'un des objectifs de Téhéran est d'accroître la pression de la communauté internationale sur Washington et Israël pour mettre fin au conflit à Gaza, son intention est aussi de remettre en cause l'ordre international voulu par l'Occident, et notamment la liberté de navigation. Le 23 décembre 2023, un responsable des Gardiens de la Révolution iraniens a d'ailleurs averti que d'autres voies de navigation deviendront impraticables si la guerre entre Israël et le Hamas se poursuivait : « Avec la poursuite des crimes, l'Amérique et ses alliés doivent s'attendre à la naissance de nouveaux pouvoirs de résistance et à la fermeture d'autres voies navigables. Ils devront bientôt s'attendre à la fermeture de la mer Méditerranée, de Gibraltar et d'autres voies navigables contre eux »¹⁵. Enfin, par effet ricochet, la montée attendue des cours du pétrole suite à ces tensions pourrait permettre à Téhéran de revitaliser son économie mise en difficulté par des années de sanctions internationales.

Une réponse internationale dispersée et incertaine

La multiplication des attaques dans cette zone stratégique, qui voit passer 12% du commerce maritime mondial et 20 000 navires par an¹⁶, ont poussé mi-décembre 2023 de nombreux armateurs¹⁷ à éviter la mer Rouge, faisant ponctuellement dévier leurs navires vers le cap de Bonne Espérance, augmentant ainsi les coûts du transport¹⁸. A titre d'exemple, le transporteur maritime français CMA CGM a annoncé le quasi doublement de ses tarifs de fret à partir du 15 janvier 2024 pour les échanges entre l'Asie et la Méditerranée¹⁹, suivi par MSC. Selon certaines

¹⁴ Les houthis disposeraient de missiles balistiques Asef (Fateh-313) de 450 km de portée et de missiles de croisière Al-Mandab-2 (Noor) et Paveh-351 de 300 et 800 km de portée. *Le Point*, 25/01/2024.

¹⁵ *La Tribune*, 26/12/2023.

¹⁶ *Le Figaro*, 27/12/2023.

¹⁷ Maersk, Hapag Lloyd, CMA-CGM, Evergreen, BP, MSC.

¹⁸ Du fait de trajets plus longs impliquant des frais de carburant plus élevés, mais surtout du fait de l'augmentation du prix des assurances maritimes (surcoût estimé à environ 1 million de dollars par navire selon le *Journal-de-la-marine-marchande*, 04/01/2024).

¹⁹ *Lignes de Défense*, 04/01/2024.

statistiques, la moitié des porte-containers faisant la liaison Asie-Europe éviteraient désormais la mer Rouge²⁰ et ce chiffre pourrait encore augmenter²¹. Le Qatar, qui assure 21% des exportations mondiales de gaz liquéfié, a de son côté annoncé qu'il gelait le transport de sa production en mer Rouge²².

Cette situation affecte dès lors l'économie européenne, très dépendante du trafic maritime passant par la mer Rouge et le canal de Suez. Outre l'Europe, l'Egypte est aussi particulièrement touchée, le canal de Suez étant sa troisième source de revenus²³ alors que son économie reste enlisée dans le marasme. Attaquer le trafic marchand en mer Rouge, c'est donc affaiblir l'Egypte qui fait déjà face à une forte pression en lien avec le conflit à Gaza. D'ailleurs, selon l'ONU, le volume du commerce via le Canal de Suez a baissé de 42% ces deux derniers mois²⁴. Israël, très dépendant des importations par voie maritime, est également touché, tant financièrement par le renchérissement des coûts que directement dans l'activité de son port d'Eilat, son seul accès à la mer Rouge²⁵. Concernant spécifiquement la France, cette zone reste stratégique : elle abrite la route Méditerranée/Océan Indien, essentielle pour des raisons de souveraineté car reliant la métropole à nos territoires du sud de l'océan Indien, mais également la voie maritime vers l'Asie qui est fondamentale pour notre économie très dépendante des containers venant d'Asie. Cette situation de conflit asymétrique qui touche aux voies logistiques de l'Occident met donc les alliés européens et proche-orientaux de Washington en difficulté. Les Etats-Unis, seule puissance maritime globale, ont donc décidé de créer une coalition navale dénommée *Prosperity Guardian* et composée d'une vingtaine de pays participants²⁶ pour garantir la sécurité du trafic maritime dans les eaux de la mer Rouge, via des actions défensives (interception de drones et missiles, escorte de convois). Cette coalition reste cependant fragile car certains pays²⁷ ont annoncé ne pas vouloir y participer avec des bâtiments de combat. D'autres ne veulent pas que leur participation à cette coalition soit connue, pour des raisons de politique intérieure²⁸. Certains pays européens, notamment l'Espagne (qui ne

²⁰ *The Guardian*, 02/01/2024.

²¹ *Maritime executive*, 06/01/2024.

²² *Al Monitor*, 16/01/2024.

²³ 8,6 milliards d'euros en 2022/2023. *La Tribune*, 20/12/2023.

²⁴ *La Tribune*, 26/01/2024.

²⁵ *Al Monitor*, 12/01/2024.

²⁶ Dont les puissances maritimes traditionnelles que sont les Etats-Unis, le Royaume-Uni, la France, l'Italie, le Canada et la Grèce.

²⁷ Pays-Bas, Norvège, Danemark et Australie.

²⁸ *Al Majalla*, 26/12/2023.

participe pas à *Prosperity Guardian*²⁹), l'Allemagne³⁰ mais aussi l'Italie et la France, maintiennent une certaine distance vis-à-vis de cette coalition navale, préférant des opérations sous leur stricte autorité pour garder la main sur d'éventuelles actions offensives. La Grèce et le Danemark ont par contre souscrit à cette initiative et même annoncé l'envoi prochain de bâtiments. L'Arabie Saoudite, l'Égypte et les Emirats Arabes Unis, concernés par ces attaques et adversaires du régime houthi, n'y participent pas non plus alors même que l'Égypte dirigeait encore il y a quelques mois la TF153, colonne vertébrale tactique en mer Rouge de cette nouvelle coalition. Outre les dissensions politiques liées au conflit à Gaza³¹, c'est sans doute le risque d'escalade et de régionalisation du conflit qui incitent de nombreux pays à exercer une grande prudence vis-à-vis de cette nouvelle coalition navale sous leadership américain. Plus logiquement, la Chine³² et l'Inde n'y participent pas non plus, mais elles conduisent des opérations nationales de protection des navires battant leur pavillon.

De fait, alors que le sud de la mer Rouge reste soumis à une menace permanente des houthis (« *missile alley* »), le risque est que trop peu de bâtiments de combat ne soient disponibles pour assurer des escortes effectives et ceci sans compter des règles d'engagement très différentes entre les pays, questionnant la plus-value d'opérations simplement défensives. Le gouvernement israélien a ainsi indiqué qu'il laisserait du temps à la communauté internationale pour faire cesser les agissements houthis en mer Rouge, mais que s'il n'y avait pas d'avancée majeure pour lever le « blocus maritime » visant Israël, celui-ci agirait alors de façon unilatérale³³. Une telle action décidée par Israël risquerait d'étendre dangereusement le conflit de Gaza à d'autres théâtres.

De la nécessité d'opérations offensives pour faire respecter la liberté de navigation ?

Le 3 janvier 2024, la coalition emmenée par les Etats-Unis a accentué la pression sur le groupe houthi en l'exhortant à cesser « immédiatement ses attaques illégales » de navires marchands en mer Rouge, faute de quoi il devrait en assumer les conséquences. Quelques jours plus tôt, c'est le Royaume-Uni, par la voix de son ministre de la Défense, qui adoptait une

²⁹ Pour des raisons de politique intérieure, Madrid prend ses distances avec Israël et avec toute initiative qui pourrait être vue comme un alignement avec l'axe Washington/Jérusalem. *Reuters*, 28/12/2023.

³⁰ L'Allemagne préférerait une opération sous *leadership* de l'UE et pour laquelle l'Espagne a annoncé ne pas vouloir y participer. *Naval news*, 04/01/2024.

³¹ Problématique que les Etats-Unis souhaitent dissocier de la mer Rouge qui reste un sujet international. *Reuters*, 28/12/2023.

³² Les Houthis déclarant garantir « un passage sécurisé » aux navires chinois et russes dans le Sud de la mer Rouge. *La Tribune*, 19/01/2024.

³³ Conseiller à la sécurité nationale israélien, *Maritime executive*, 11/12/2023.

position très ferme, liant le maintien de la sécurité en mer Rouge au respect de l'ordre international, notamment en ce qui concerne les voies navigables : « Si nous ne protégeons pas la mer Rouge, cela risque d'enhardir ceux qui cherchent à menacer ailleurs, notamment en mer de Chine méridionale et en Crimée »³⁴. Cette menace a été mise en application les 12 et 13 janvier 2024 par des frappes au sol anglo-américaines³⁵ sur près de 70 sites militaires houthis afin de « préserver la liberté de navigation dans l'une des voies maritimes les plus importantes au monde » selon le secrétaire à la défense américain³⁶. D'autres frappes ont suivi. Des voix appellent cependant à la prudence, par crainte d'une escalade régionale qui pourrait interrompre le trafic marchand dans le détroit d'Ormuz. C'est le cas de l'Arabie Saoudite qui cherche à convaincre Washington de maintenir une certaine retenue dans ses actions, afin de ne pas provoquer d'escalade qui pourrait affecter le royaume wahhabite³⁷. En parallèle, les États-Unis ont annoncé le 12 janvier 2024 une série de sanctions visant les circuits de financement des houthis, ciblant plusieurs personnes et entités qu'ils jugent impliquées dans ces financements³⁸. Ces sanctions seront toutefois longues à produire leurs effets. Dès lors, des frappes militaires apparaissaient nécessaires pour dissuader les houthis de poursuivre leurs attaques. Le défi consiste à faire en sorte qu'elles n'entraînent pas d'escalade avec l'Iran.

Les États-Unis ne se privent pas de riposter aux attaques des *proxies* iraniens en Syrie et en Irak, sans provoquer de réponse majeure de Téhéran. Les représailles américaines contre les alliés de Téhéran sont donc tolérées tant que les lignes rouges³⁹ du régime iranien ne sont pas franchies. Rappelons que les États-Unis ont déjà conduit par le passé ce type de frappes contre les houthis, après leur attaque contre l'USS *Mason* ; l'USS *Nitze* avait tiré plusieurs missiles *Tomahawk* contre des conduites de tirs de batteries côtières de missiles houthis, faisant cesser les attaques. Toutefois, les frappes anglo-américaines menées au sol au mois de janvier n'ont pas encore dissuadé le mouvement houthi de continuer ses tirs contre le trafic marchand, comme en témoigne le ciblage réussi du pétrolier *Marlin Luanda* le 26 janvier. Ces frappes restent en effet proportionnées et limitées, en simple riposte aux tirs houthis⁴⁰. Ceci afin d'éviter toute escalade régionale supplémentaire dans un environnement

³⁴ *Opex360*, 01/01/2023.

³⁵ Soutenues par l'Australie, Bahreïn, le Canada et les Pays-Bas.

³⁶ *Le Figaro*, 12/01/2024.

³⁷ *BESA Center*, 21/12/2023.

³⁸ *Le Figaro*, 29/12/2023.

³⁹ Qui sont elles-mêmes liées à la souveraineté et à la survie du régime.

⁴⁰ Seuls les sites radars, de lancement de drones ou de missiles impliqués dans les tirs houthis semblent visés.

très volatil. Par conséquent, et sans une longue campagne de frappes en profondeur, les capacités cinétiques des houthis ne pourront pas être véritablement entamées et ce jeu d'harcèlement réciproque continuera. Il est en outre peu probable que les règles américaines d'engagement changent d'ici les élections présidentielles de novembre prochain, laissant augurer un certain *statu quo* dans la crise actuelle en mer Rouge. Dans ce contexte de blocage militaire, alors que la crise impacte en premier lieu l'Europe, les pays de l'UE cherchent à créer une nouvelle opération de sécurisation maritime en mer Rouge qui puisse être une solution alternative à la coalition anglosaxonne en place et également un moyen de générer des forces européennes supplémentaires en complément de celles déployées jusqu'alors⁴¹. Cette nouvelle opération de sécurité maritime européenne, qui devrait être effective mi-février 2024, permettra, dans une posture d'équilibre, de réassurer le secteur maritime européen et d'éviter une escalade régionale avec les houthis et l'Iran.

Les opérations anglo-américaines actuelles et l'initiative européenne de sécurité maritime en mer Rouge restent cependant transitoires et ne règlent en rien la menace que font peser les houthis sur le trafic maritime. Celle-ci est désormais bien tangible, ce qui constitue en soi une rupture majeure. L'axe de la Résistance iranien paraît ainsi en mesure de fermer ponctuellement les détroits (Ormuz et Bab el Mandeb) s'il le souhaite, faisant peser une menace structurelle sur l'Occident. Alors que d'autres compétiteurs (Russie et Chine) scrutent sans doute de près la réaction occidentale au harcèlement iranien, des actions résolues contre la menace houthie seront à terme indispensables pour sauvegarder le système international actuel.

* * *

La multiplication des attaques houthies sur le trafic maritime marchand en mer Rouge, au prétexte du conflit à Gaza, illustre le conflit larvé entre l'Iran d'un côté, Israël et les Etats-Unis de l'autre. L'utilisation de « l'axe de la Résistance » permet à Téhéran d'attaquer indirectement ses ennemis et de faire pression sur la communauté internationale pour un règlement des différends en sa faveur. Les actions houthies et ses conséquences (dont une territorialisation maritime d'un passage stratégique) remettent en cause le principe de liberté de navigation, socle de l'ordre international actuel. Les puissances maritimes occidentales, actuellement en ordre dispersé, doivent se saisir de ce sujet et faire cesser cette menace. Ne pas le faire serait un signe de faiblesse majeur face à des compétiteurs internationaux (Russie, Chine, Iran voire Turquie) qui ne cherchent qu'à renverser l'ordre ancien pour mieux imposer le leur.

⁴¹ Répondant ainsi collectivement au manque actuel de bâtiments de guerre pour protéger des convois.

Quelle réponse face à la prise en otage du détroit de Bab el Mandeb par l'axe iranien ?

