



FMES

Fondation Méditerranéenne
d'Études Stratégiques

**RÉGION
SUD**
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR



L'impact du conflit à Gaza sur les dynamiques régionales au Moyen-Orient et dans le bassin méditerranéen

-

*La recomposition du commerce maritime depuis le 7
octobre 2023*

Restitution des travaux en comité - Comité n°1 :

Nicolas Chami, Marine Ourahli, Simon Plantier, Rania Salah, Anthony Thibert

Les opinions exprimées dans ces travaux n'engagent que leurs auteurs

4^{ème} édition des Sessions Méditerranéennes des Hautes Etudes Stratégiques
Jeunes

Du 22 au 26 avril 2024

www.fmes-france.org

Le Moyen-Orient est le foyer de l'un des conflits les plus anciens et les plus complexes de l'histoire moderne : le conflit israélo-palestinien. Ancré dans des revendications territoriales, des divergences historiques et religieuses profondes, ce conflit a toujours eu des répercussions dépassant largement les frontières de la région. Cependant, depuis le 7 octobre, l'attaque de grande envergure du Hamas en Israël et la guerre à Gaza qui s'en est suivie, ce conflit a pris une nouvelle dimension, en particulier pour le commerce maritime international. Le mois d'octobre marque en effet le début d'une série d'attaques menées par les Houthis, groupe militant yéménite, en solidarité avec la cause palestinienne. Ces attaques ciblant le trafic commercial international ont suscité des préoccupations croissantes quant à la sécurité des routes maritimes vitales qui traversent le canal de Suez, un corridor maritime stratégique par lequel transite plus de 10 % du trafic maritime mondial et 22 % du transport de conteneurs. C'est dans ce contexte que le récent conflit à Gaza a été à l'origine de perturbations majeures dans la région du Moyen-Orient, incitant à la redéfinition stratégique des espaces maritimes. La situation géographique d'Israël, bordé par la Méditerranée à l'ouest et entouré de pays voisins hostiles, rend cette redéfinition particulièrement délicate.

Comment le conflit à Gaza depuis le 7 octobre influence-t-il le commerce maritime et les dynamiques régionales méditerranéennes et moyen-orientales ?

Pour répondre à cette question, cet article entreprend une analyse en examinant successivement l'impact du conflit sur les routes commerciales, les conséquences pour le secteur du commerce maritime, et en évaluant les réponses militaires et stratégiques à l'insécurité maritime croissante.

I/ L'impact du conflit sur le réseau maritime

a) Les ports israéliens, interfaces économiques en danger ?

Les ports israéliens ont une importance vitale pour le pays. En effet, l'État hébreu dépend fortement des importations, puisqu'il importe presque trois fois plus de produits alimentaires et agricoles qu'il n'en exporte. Ces marchandises transitent principalement par les ports d'Ashdod et de Haïfa, devenus des points névralgiques dans le contexte du conflit à Gaza.

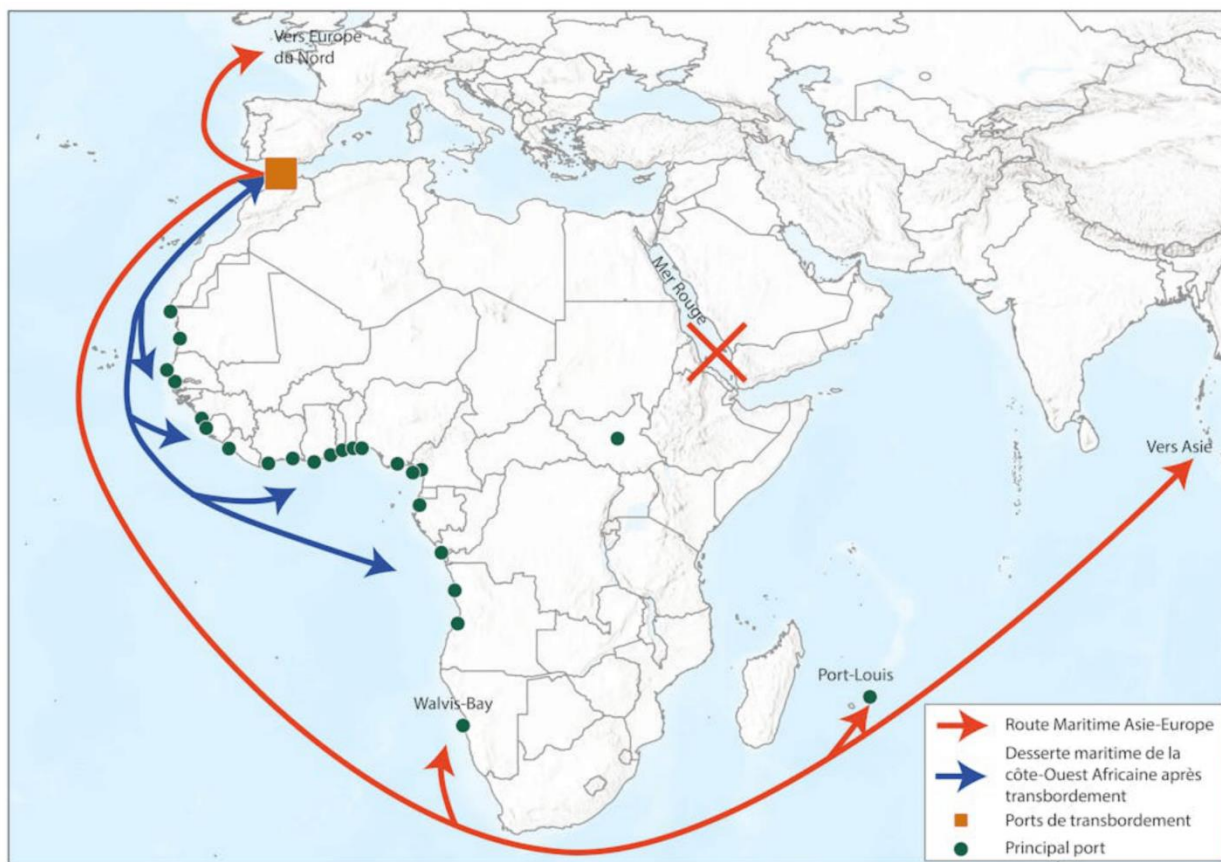
Le port de Haïfa est particulièrement menacé par le Hezbollah. Traditionnellement, il était impensable de mener des attaques dans le nord du pays. Cependant les cartes ont été rebattues le 23 avril 2024, lorsque le Hezbollah a lancé deux missiles sur Haïfa, le jour suivant la neutralisation d'un agent du Hezbollah dans le sud du Liban. Ces missiles ont été interceptés avec succès par les Forces de Défense Israéliennes (IDF), mais l'incident a suscité des inquiétudes quant à la sécurité du port. Haïfa est devenu un symbole de la situation tendue dans la région : les manifestations et les tensions géopolitiques imprègnent l'atmosphère, tandis que la présence d'installations chinoises et indiennes dans le port souligne les enjeux internationaux à l'œuvre.

Le port d'Ashdod, quant à lui, est stratégiquement situé près de la frontière de Gaza et constitue une artère économique clé pour Israël. Environ 40 % du commerce maritime du pays y transite, ce qui en

fait une cible potentielle. Les mesures de sécurité telles que les abris de protection et le système de défense aérienne Dôme de Fer ont permis au port d'Ashdod de maintenir sa réputation de port le plus sécurisé au monde jusqu'à maintenant. Malgré cela, le port a subi des pertes économiques depuis le début du conflit. La prime de risque de guerre payée par les compagnies maritimes pour un navire faisant escale à Ashdod a un taux de base typique de 0,65 % de la valeur totale du navire. Par comparaison, le port de Tripoli en Libye, qui est une destination risquée, a un taux de base de 0,4 %. Benghazi et d'autres ports libyens supportent des taux de base relativement plus faibles, respectivement 0,13 % et 0,15 %. Les ports de Hudaydah et de Salif au Yémen coûtent 0,75 %, tandis que les ports d'Aden et de Mukalla ont des taux de base de 0,35 %. Même le port de Mogadiscio en Somalie est moins cher qu' Ashdod, à 0,5 %. En fait, seuls les ports de la mer Noire de la Russie et de l'Ukraine supportent des primes de risque de guerre significativement plus élevées que Ashdod, à 1 % de la valeur totale du navire.

b) Un changement d'itinéraire commercial, au détriment du Moyen-Orient

Tout comme les ports, les routes commerciales sont affectées par le conflit. En soutien à Gaza et pour déstabiliser Israël et ses alliés, plusieurs acteurs de la région perturbent le commerce maritime international.



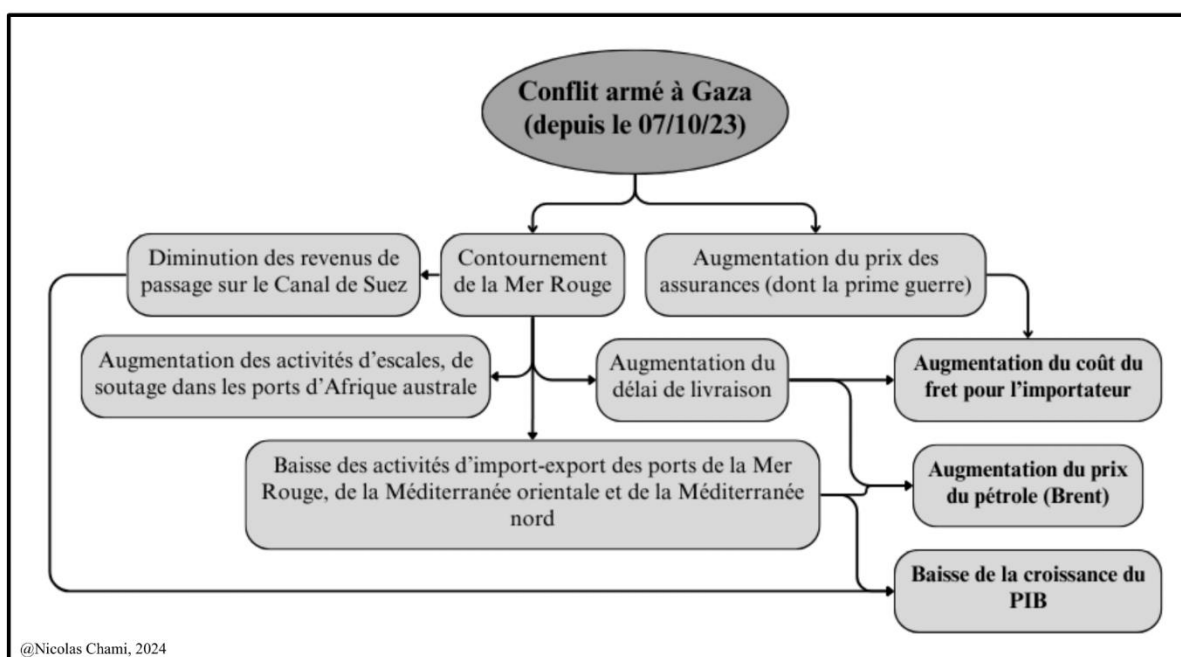
@ Brigitte Daudet, *The Conversation*, 2024

Les attaques perpétrées par les Houthis contre les flottes commerciales traversant le détroit de Bab-el-

Mandeb ont eu des répercussions considérables. Avec une baisse de 42% du trafic passant par le canal de Suez, de nombreuses compagnies maritimes ont été contraintes d'emprunter des itinéraires alternatifs, le principal étant le contournement par le Cap de Bonne-Espérance. Enfin, l'Iran entrant en conflit contre Israël envisage de bloquer le détroit d'Ormuz, ce qui bloquerait le transport d'une part essentielle d'hydrocarbures et risquerait d'affecter le monde entier.

II/ Les conséquences économiques et sécuritaires du conflit à Gaza sur le commerce maritime

a) Des conséquences économiques nuancées



Le détournement des routes commerciales par l'Afrique australe a des répercussions sur l'ensemble des acteurs du secteur maritime. Les lieux de passages stratégiques tels que le Canal de Suez, les détroits de Bab-el-Mandeb et d'Ormuz subissent le conflit tandis que le détroit du Mozambique en tire profit (+75% entre février 2023 et 2024). Cela provoque l'allongement du délai de livraison de dix jours pour la ligne Asie-Europe.

Les ports, composante vitale du commerce international, connaissent aussi des bouleversements. La variable "escale" diminue fortement pour les ports situés à proximité géographique du conflit et des détroits touchés négativement. Ainsi, les ports de la Méditerranée et de la mer Rouge sont sévèrement touchés (cf. tableau). À l'inverse, le pourcentage d'escales augmente drastiquement pour de nombreux ports africains. Ces derniers n'ayant pas les moyens techniques adaptés pour satisfaire la demande accrue diminuent en productivité. Le temps de séjour des boîtes à l'import et à l'export a donc augmenté de 10% et 90% respectivement. Par ailleurs, l'activité de soutage augmente dans les ports d'Afrique du Sud (Durban, Cap, Richards Bay, Algoa Bay) et marocain (Tanger-Med). Cela s'explique par leur position géographique, particulièrement adéquate pour ravitailler les navires. Seuls les ports africains Tanger-Med

et Mombasa améliorent leur productivité.

Pourcentage de variation des escales au sein des ports concernés			
Pays	Port	Variation "escale" (en %)	Période
Arabie Saoudite	King Abdullah	-90%	07/10/23 au 10/03/2024
Turquie	Mersin	-72%	19/08/23 au 19/12/23
Arabie Saoudite	Djeddah	-70%	07/10/23 au 10/03/2024
Égypte	Port-Saïd	-52%	19/08/23 au 19/12/23
Grèce	Le Pirée	-33%	19/08/23 au 19/12/23
France	Marseille	-23%	19/08/23 au 19/12/23
Maroc	Tanger-Med	-9%	19/08/23 au 19/12/23

Sources: FBX Index, Lloyd's List Intelligence, 2024; @Nicolas Chami, 2024

Les pays méditerranéens, africains et moyen-orientaux sont directement affectés par ces tendances. Les pays de la Méditerranée orientale connaissent un ralentissement de leurs approvisionnements. Sur la ligne Asie-Europe, les transbordements sur de plus petites navettes se font majoritairement au Maroc, en Belgique ou aux Pays-Bas.

D'autre part, le conflit opposant le Hamas à Israël a dégradé la capacité d'import-export de nombreux pays. Les exportations israéliennes de biens high-tech et militaires à destination des marchés mondiaux sont ralenties. L'exportation de gaz israélien à destination de l'Égypte et de la Jordanie est à la baisse depuis le début du conflit. Les exportations gazières israéliennes sont transformées dans les terminaux égyptiens de liquéfaction d'Idku et Damiette. Ainsi, l'Égypte n'est plus en mesure d'exporter autant de GNL vers ses partenaires, notamment les Européens. Par ailleurs, en janvier 2024, le président de l'Autorité du canal de Suez a affiché son inquiétude quant à la baisse des revenus de l'infrastructure (428 millions de dollars contre 804 millions en 2023). Ces facteurs contribuent à fragiliser la livre égyptienne et à augmenter l'inflation. Les effets économiques sur les États africains de la route de l'Afrique australe ne sont pas encore définis. Cependant, à ce jour, les hinterlands des ports africains ne bénéficient pas de l'intensification des flux. Au-delà des revenus engrangés par les arrêts des navires, ces pays n'ont pas su tirer profit de la recomposition des routes commerciales. Le Maroc est le pays africain qui bénéficie le plus du contexte géopolitique en réussissant à poursuivre ses activités en bonne et due forme.

Les opérateurs ont vu augmenter leurs coûts du fret pour plusieurs raisons. D'une part, l'augmentation du délai de livraison par le Cap de Bonne-Espérance requiert plus de carburants aux navires. Les primes d'assurances (dont la prime de guerre) ont augmenté chez certains assureurs. Ainsi, le coût d'un trajet sur la ligne Asie-Europe a augmenté de 200% depuis le 7 octobre 2023. Toutefois, cette augmentation n'est pas uniforme pour tous les affréteurs. Certaines compagnies d'assurance continuent de proposer des primes moins chères en raison d'une aversion au risque plus élevée, sachant qu'un navire est attaqué tous les dix jours. C'est le cas de la flotte russe de navires qui bénéficie d'un système

d'assurance nationalisé. La Russie fixe à un taux exceptionnellement bas les primes d'assurance. De plus, le passage par la route de l'Afrique australe est moins coûteux en péages que la traversée de la mer Rouge.

D'autre part, le prolongement du trajet d'une dizaine de jours a provoqué un choc d'offre. Auparavant, il y avait trop de navires pour le nombre de conteneurs transportés, ce qui avait pour conséquence le stationnement à quai de navire et une perte financière pour les opérateurs. Depuis le conflit à Gaza, il y a un plus grand besoin de navires. Ainsi, il n'y a pas eu l'impact redouté par les marchés financiers et les affréteurs prévoient plutôt une augmentation des profits sur l'année 2024. Finalement, c'est l'importateur qui pâtit de cette augmentation du coût du fret, répercutée sur la tonne de marchandises.

b) Crise sécuritaire au Moyen-Orient : une problématique d'envergure internationale

- L'axe stratégique maritime moyen-oriental : un lieu d'embuscade pour le commerce maritime international

Les subséquentes attaques houthistes à l'égard des navires commerciaux témoignent d'une intensification de la violence ainsi que de la variété des arsenaux dont les rebelles disposent, s'étendant de la munition rôdeuse Shahed 136 iranienne aux missiles balistiques en passant par le détournement de navire. L'affaire du *Galaxy Leader* en date du 19 novembre 2023 a signé le commencement de cette politique offensive des Houthis à l'égard des bâtiments internationaux (et non seulement plus israéliens). Le 18 mars 2024, les manœuvres menées à l'égard du *Rubymar* ont conduit au naufrage de ce dernier. Enfin, la dernière affaire est intervenue le 6 mars 2024 à l'encontre du vraquier américain *MV True Confidence*. Pour la première fois depuis le début de cette vague d'attaques, des victimes et des blessés graves ont été à déplorer.

- Le déploiement d'un arsenal varié au service d'un fret maritime international, victime collatérale d'une dynamique moyen-orientale déstabilisée

« *La mer est un espace de rigueur et de liberté* » (Victor Hugo). Cette citation caractérise bien la nature des réactions internationales nées des incidents survenus dans l'espace maritime moyen-oriental. On retrouve une tendance à la morosité au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) incarné par son économiste en chef Ralph Ossa et sa directrice générale Ngozi Okonjo-Iweala, qui ont respectivement qualifié cette situation de « *crise modérée* » pour l'un et de « *moins optimiste pour le commerce international* » pour l'autre. S'agissant des institutions onusiennes, l'Organisation maritime internationale (OMI) a réagi par la voix de son secrétaire général Arsenio Dominguez en appelant à la préservation de la liberté de navigation par l'action du Conseil de sécurité qui, en vertu de l'article 24 de la Charte des Nations Unies, est le principal responsable en matière de maintien de la paix et de la

sécurité internationale. En réaction, le Conseil de sécurité a émis la résolution n°2722 du 10 janvier 2024. Par cette dernière, il exige la protection de la liberté de navigation consacrée dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 à l'article 44 pour la haute mer et 87 pour les détroits. À ce titre, il invite les États membres à maintenir les mesures issues de l'embargo frappant les Houthis sur la fourniture d'armes, mais également à défendre les navires commerciaux contre les atteintes qui leur sont portées. Ce fondement juridique a permis à de plusieurs acteurs de mettre en place des opérations internationales ayant pour mandat de défendre ces navires commerciaux tels que l'opération *Prosperity Guardian* lancée par les États-Unis ou encore l'opération *Aspides* sous commandement de l'Union européenne (UE). Cependant, il faut noter que ces dernières se superposent aux opérations luttant contre la piraterie existant déjà dans ce secteur géographique, car consacré par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 aux articles 100 à 107 avec les opérations *Atalante* sous commandement de l'UE.

S'agissant enfin du droit maritime, « *le droit maritime a toujours une catastrophe de retard* ». Toutefois, une réglementation prise en réaction à la situation le 16 février 2024 par la Fédération internationale des ouvriers du transport et du groupe de négociation conjoint (regroupant de nombreux représentants d'employeurs du transport maritime) ont convenus de déclarer la mer Rouge et le golfe d'Aden comme des zones de transit à haut risque, permettant ainsi aux marins de refuser de transiter dans ces zones sous un préavis de sept jours.

III/ Des répercussions internationales sur la scène maritime

a) Des interventions militaires aux buts contrastés en réponse au conflit à Gaza

En réaction aux événements du 7 octobre 2023, deux espaces de réponses militaires navales sont à identifier : la Méditerranée orientale et la mer Rouge.

En Méditerranée orientale, les Etats-Unis et le Royaume-Uni ont fait une démonstration de force en invoquant explicitement leur soutien à l'Etat hébreu et leur volonté d'éviter la propagation du conflit au reste du Moyen-Orient comme justifications à leurs interventions maritimes. Ainsi, dès le 8 octobre, les Etats-Unis ont déployé au large d'Israël un groupe aéronaval autour de leur plus grand porte-avions, le USS *Gerald R. Ford*, puis un second, l'USS *Dwight D. Eisenhower*, le 16 octobre. C'est le 12 octobre que le Royaume-Uni a dépêché une force aéronavale articulée autour des bâtiments de soutien auxiliaires RFA *Argus* et RFA *Lyme Bay*. Le renforcement militaire français dans la zone a quant à lui été tardif - annoncé le 25 octobre - et enraciné dans un paradigme plus humanitaire et défensif, la France se voulant "une nation cadre en matière sanitaire au secours des populations civiles de Gaza" selon le ministre des Armées. Soutenant les frégates *Alsace* et *Surcouf* déjà présentes en Méditerranée orientale, le porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Tonnerre* a été déployé en tant que navire-hôpital au large de Gaza. Néanmoins, cette annonce depuis l'Egypte, voisin direct particulièrement affecté par le conflit à Gaza,

n'est pas neutre : le *Tonnerre* a embarqué à son bord plusieurs hélicoptères ainsi qu'un groupement tactique.

En mer Rouge, deux approches opposées ont été mises en place. Depuis le 18 décembre 2023, l'opération *Prosperity Guardian* sous commandement américain vise à assurer la sécurité maritime internationale dans la mer Rouge, le détroit de Bab el-Mandeb et le golfe d'Aden. Placée sous l'égide de la *Combined Task Force (CTF) 153 des Combined Maritime Forces* et soutenue activement par une vingtaine de pays dont l'Australie, le Bahreïn, le Canada, les Pays-Bas, et le Royaume-Uni, cette opération a une approche plutôt offensive. En effet, les Etats-Unis et le Royaume-Uni ont mené des frappes de rétorsion contre des installations houthistes tels que les radars et sites de lancement de drones aériens situés sur le territoire yéménite, notamment à Sanaa, Taïz, Saada, et dans la ville portuaire d'Al-Hodeïa les 11 et 12 janvier 2024. Bien que ces frappes soient limitées, elles envoient un signal stratégique et démontrent qu'une partie de la coalition est prête à utiliser des moyens militaires de premier rang pour lutter contre ce qu'ils considèrent comme une menace au commerce international dans la région. Elles ont cependant été la cause d'une prise de distance par certains pays européens, comme la France, l'Italie et l'Espagne, qui s'inquiètent d'une potentielle escalade à la suite de frappes au sol. Deux mois plus tard, le 19 février, l'UE a quant à elle choisi l'approche défensive en lançant la mission EUNAVFOR *Aspides* pour une durée d'un an et un budget de 8 millions d'euros. Celle-ci vise à garantir la liberté de navigation dans la Mer Rouge en protégeant les navires marchands des attaques des Houthis. Grâce au concours de frégates françaises, italiennes, allemande, belge, et grecque, elle a permis de mettre en sûreté environ 70 navires et de repousser plus d'une dizaine d'attaques houthistes menées par des missiles balistiques anti-navires et des drones aériens et de surface.

La coalition se refuse à mener des offensives à terre par crainte d'une escalade militaire, en appelant à la stricte légitime défense. Ainsi, cette mission implique, comme souligné par Josep Borrell, « un niveau important d'engagement et de risque » politiques et militaires, mais ne permet pas de neutraliser durablement les moyens houthistes. Pire, alors que plusieurs frégates allemande et belge se retirent actuellement du théâtre d'opération pour causes techniques, l'on pourrait craindre que l'implication défensive de l'UE ne souligne davantage ses vulnérabilités sur une scène internationale déjà déstabilisée.

b) Entre attentisme des puissances régionales et réorientation des priorités occidentales

Si les Etats-Unis et l'Union européenne répondent militairement à l'insécurité maritime en mer rouge, on observe en revanche une forme d'attentisme de la majorité des puissances régionales. C'est le cas de l'Egypte, premier pays affecté par la crise sécuritaire et qui malgré sa marine (première des pays riverains de la mer Rouge), ne s'est livré à aucune manœuvre militaire contre les Houthis. Les deux principales puissances du golfe, l'Arabie Saoudite et les Émirats Arabes Unis (EAU) sont également concernées. Cette passivité s'explique d'abord par des facteurs internes influençant la politique extérieure

des États. Depuis le début de la guerre à Gaza, les populations arabes du Moyen-Orient soutiennent massivement la cause palestinienne, et les Houthis combattant Israël sont actuellement perçus comme le seul soutien à la population. Dans ce cadre, un soutien de pays comme l'Égypte, l'Arabie Saoudite ou les EAU à l'offensive militaire menée par les États-Unis serait probablement jugé comme de la cobelligérance aux côtés d'Israël. Par ailleurs, si l'Arabie saoudite et les EAU ne sont pas alignés sur la position à adopter face aux Houthis, les deux monarchies craignent certainement des représailles sur leurs infrastructures énergétiques en cas d'escalade militaire. Depuis quelques années, les infrastructures pétrolières saoudiennes, mais également de grands centres urbains, comme Abou Dhabi, ont été régulièrement la cible de drones ou de missiles balistiques : une menace significative pour des États reposant largement sur la rente pétrolière, les investissements étrangers et le tourisme. Enfin, Riyad redoute de compromettre les négociations de paix engagées avec les Houthis ainsi que l'accord de normalisation des relations diplomatiques signé le 10 mars 2023 avec l'Iran.

L'attentisme des États arabes laisse finalement aux occidentaux la difficile tâche de répondre au défi sécuritaire en mer Rouge. Si les européens tentent de protéger les navires commerciaux par une stratégie défensive, leur réponse semble insuffisante pour assurer à terme la liberté de navigation et le respect du droit international. En effet, les problèmes sécuritaires dans la région semblent s'aggraver et même s'accumuler. Alors que les Européens concentrent leur attention sur les Houthis, en réorientant l'essentiel de leurs capacités navales de l'ouest de l'Océan indien vers la mer Rouge, la menace de la piraterie dans le golfe d'Aden connaît un nouvel essor. Ce phénomène, conséquence directe de la déstabilisation du commerce maritime, est également dû à la réduction des moyens alloués à la lutte contre la piraterie, notamment dans le cadre de l'opération EUNAVFOR *Atalante*, au profit d'*Aspides*.

Dans ce cadre, les États européens devraient sensiblement renforcer leur présence, à la fois en mer Rouge et dans l'ouest de l'Océan indien, afin de répondre aux multiples enjeux sécuritaires. Ils pourraient également recourir à un partenariat plus large avec d'autres pays, comme le Japon ou la Corée du Sud, afin d'assurer une présence permanente renforcée dans la région. Enfin, les Européens pourraient essayer de mobiliser les États du Golfe dans le cadre du partenariat UE-Conseil de Coopération du Golfe, lequel a récemment adopté de nouvelles priorités stratégiques, dont la sécurité maritime. Ce partenariat pourrait faciliter la coordination entre États européens et États du Golfe : alors que les Européens protégeraient les navires commerciaux en mer Rouge, les États du Golfe mèneraient des opérations de contre-piraterie dans le golfe d'Aden, une tâche bien moins sensible politiquement qu'une confrontation avec les Houthis.

Ressources bibliographiques

- Airault, P. (s. d.). Détroit d'Ormuz : Le pétrole en danger avec le conflit entre Israël et l'Iran. *l'Opinion*.
- Aluwaisheg, A. A. (2024, avril 25). GCC-EU strategic partnership passes an important milestone. *Arab News*.
- ASERO Worldwide. (s. d.). (1) *Another Less Discussed Aspect of the Red Sea Crisis*. LinkedIn.
- Barlucchi, P. (2024). From Atalanta to Aspides : Old and New Challenges for EU Maritime Operations. *IAI Istituto Affari Internazionali*.
- Barria, C. (2024, janvier 12). Rebelles Houthis du Yémen : Les effets de la crise maritime de la Mer rouge sur le commerce mondial. *BBC News Afrique*.
- Belam, M., Bayer, L., Ahmad, R., Bayer, M. B. (now); L., & Ahmad (earlier), R. (2024, février 19). Middle East crisis : EU launches maritime security operation as cargo ship damaged in Red Sea after missiles fired from Yemen – as it happened. *The Guardian*.
- Blaine, F. V. et M. (s. d.). Les attaques en mer Rouge et dans l'Océan Indien révèlent la vulnérabilité maritime de l'Afrique. *Centre d'Études Stratégiques de l'Afrique*.
- Bouvier, E. (s. d.). La mer Rouge, nouveau front du conflit israélo-palestinien ? *Les clés du Moyen-Orient*.
- Braw, E. (2024, mai 6). The War With Hamas Could Threaten Israel's Imports. *Foreign Policy*.
- Bueger, C. (2024, janvier 19). Somali pirates are back in action. A strong global response is needed. *SAFE SEAS*.
- Clapp, S. (s. d.). Maritime security : Situation in the Red Sea and EU response. *Parlement Européen*.
- CNUCED. (s. d.). *Attaques en mer Rouge : Le commerce transitant par le canal de Suez chute de 42% (CNUCED) | ONU Info*.
- Cogné, G. (2024, avril 11). Mer Rouge : Premier bilan de la mission Aspides. *Mer et Marine*.
- Daudet, B., & Kerbirou, R. (2024, mars 10). Comment le conflit Israël-Hamas redessine les routes du transport maritime. *The Conversation*.
- Denamiel, T., Schleich, M., Reinsch, W. A., & Todman, W. (2024). *The Global Economic Consequences of the Attacks on Red Sea Shipping Lanes*.
- Descamps, A. (2023, octobre 16). Israël-Hamas : Des risques contrastés selon les segments du transport maritime. *Le Journal de la Marine Marchande*.
- Descamps, A. (2024, mars 8). Mer rouge/Bonne Espérance : Les ports africains seraient débordés par l'augmentation des escales. *Le Journal de la Marine Marchande*.
- DS. (2024, janvier 12). Guerre Hamas-Israël : Les États-Unis et le Royaume-Uni bombardent les houthis au Yémen. *Le Point*.
- Eiran, E. (2021). Israel : Traditional Approaches to Securitizing the Maritime Domain. In C. Bueger, T. Edmunds, & R. McCabe (Éds.), *Capacity Building for Maritime Security : The Western Indian Ocean Experience* (p. 49-72). Springer International Publishing.
- Freeman, A., & Kouppas, H. (2023, novembre). Israel-Palestine conflict : The effect on the global shipping industry. *Hill Dickinson*.
- Groizeleau, V. (2023, octobre 16). Méditerranée orientale : Les moyens aéronavals occidentaux se concentrent au large d'Israël. *Mer et Marine*.
- Gros Verheyde, N. (2024, avril 8). [Entretien] ASPIDES. Une opération purement défensive qui ne règle rien. Des enjeux géopolitiques oubliés (Pascal Ausseur, FMES). *B2 Pro Le quotidien de l'Europe géopolitique*.
- Jones, M. G. (2024, janvier 12). *Red Sea : Why have some EU nations distanced themselves from the US operation against the Houthis ?* Euronews.
- Lebelle, A. (2024, avril 14). Regain de tensions dans le détroit d'Ormuz : Quelles conséquences sur l'économie ? *Le Parisien*.
- Lenzu, M. D. (s. d.). Security and freedom of navigation in the Red Sea : Council launches EUNAVFOR ASPIDES. *European Council*.
- Lons, C. (s. d.). Maritime Security in the Red Sea : What Role for the EU? *International Crisis Group*.
- Machecourt, C. (2023, décembre 28). Attaques en mer Rouge : Qu'est-ce que l'opération « Gardien de la prospérité » ? *Le Point*.
- Maher, M., & Farid, M. (s. d.). Cairo : Stuck between Securing the Red Sea and Avoiding a Perception of Support for Israel | The Washington Institute. *The Washington Institute*.
- Partington, R. (s. d.). What is the Red Sea crisis, and what does it mean for global trade ? *The Guardian*.
- Peyronnet, A. (2024). Quelle réponse face à la prise en otage du détroit de Bab el Mandeb par l'axe iranien ? *Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques*.
- Sidharth, R. (2023, octobre 13). How can the Israel-Hamas War impact Maritime Shipping and Supply Chains in general? *Logistics Insider*.
- Vincent, E. (2023, octobre 26). Guerre Israël-Hamas : Avec l'envoi du « Tonnerre », la France renforce sa présence militaire en Méditerranée orientale. *Le Monde*.
- Zaccour, A. (2023, décembre 20). Houthis may scale back Red Sea attacks, if granted Riyadh's concessions.

L'Orient Today.