



enquête d'été



**La mer Rouge,
talon d'Achille du
commerce mondial**

LA GÉOPOLITIQUE DES MERS (1/4) // PAGES 8-9



les enquêtes de l'été

la géopolitique des mers 1/4

La mer Rouge, talon d'Achille du commerce mondial

Plus de 12 % des flux internationaux de marchandises transitent par les deux détroits qui encadrent ce raccourci entre l'Europe et l'Asie.

Sa vulnérabilité à l'instabilité géopolitique régionale met les armateurs à cran.

par **Paul Molga** Concept **Bruno Battail** Coordination et recherches **Romane Roussel** et **Eloïse Girard**

Cartographie **Blanche Lambert** et **Jules Grandin**

Après plusieurs mois d'accalmie, les attaques des houthis contre des navires marchands ont repris au large des côtes yéménites de la mer Rouge, faisant cette fois plusieurs victimes. Quatre membres d'équipage du vraquier « Eternity C » ont été tués et onze autres sont portés disparus, d'après le dernier bilan communiqué par la force navale européenne Aspides, après l'attaque de ce navire battant pavillon libérien, le 7 juillet.

Deux jours plus tôt, les rebelles de la minorité zaydite avaient ciblé le cargo grec « Magic Seas » en dépit d'un accord de cessez-le-feu conclu en mai avec Washington. Ouvertement alliée de l'Iran et du Hamas, cette faction guerrière qui contrôle le nord-

ouest du Yémen a revendiqué « une attaque solidaire avec les Palestiniens » et averti qu'elle continuerait à s'en prendre aux navires liés à Israël « tant que l'agression et le siège de Gaza perdureront ».

Moyen d'atteindre l'Occident

Ces récentes attaques sont « un rappel à l'ordre de la capacité de nuisance des Gardiens de la révolution (l'armée idéologique de l'Iran) dans l'équilibre des forces au Moyen-Orient », explique le président du centre d'études stratégiques de Sanaa, Maged Al-Madhaji, cité par l'AFP. Depuis novembre 2023, a compté le centre conjoint d'information maritime (JMIC), les rebelles ont mené plus d'une centaine d'attaques en

mer Rouge et dans le golfe d'Aden, par où transite 12 % du commerce mondial. « C'est un moyen efficace de faire saigner l'Occident », résume Farea Al-Muslimi, chercheur au centre de réflexion londonien Chatham House. Les armateurs tremblent. Car cette route maritime qui relie la Méditerranée à l'océan Indien par deux points névralgiques – le canal de Suez, au nord, et le détroit de Bab el-Mandeb, au sud – a su se rendre indispensable au commerce de marchandises.

Long de 115 km sur seulement 32 kilomètres de large dans sa partie la plus étroite, Bab el-Mandeb est un carrefour historique entre l'Asie, l'Afrique et l'Europe. « Ses deux façades sont intimement liées par le souvenir des amours tumultueuses de la reine de





Saba et du roi Salomon », explique Marc Lavergne, directeur de recherche au CNRS. Sa valeur commerciale est reconnue dès l'Égypte ancienne avec les premières expéditions de recherche de biens précieux, encens, or et autres animaux sauvages. Plus tard, les Romains empruntent ce passage pour commercer avec l'Inde et l'Orient.

A partir du Moyen Âge, le détroit s'impose dans le quotidien de la région en tant que route commerciale stratégique pour les épices et les textiles. Elle enrichit les empires de l'époque, puis les puissances européennes, Portugal, Espagne et colonies britanniques en tête. C'est cependant l'ouverture du canal de Suez en 1869, au nord de la mer Rouge, qui fait de Bab el-Mandeb le principal sésame du commerce mondial en ouvrant la route maritime la plus courte, et la plus sûre, entre les consommateurs européens et les richesses exotiques.

Désormais, le tiers des marchandises conteneurisées, 6 % du trafic mondial de pétrole (4,6 millions de barils) et 8 % de l'approvisionnement européen en gaz naturel liquéfié transitent chaque jour des pays du Moyen-Orient et d'Asie vers l'Occident, selon l'Administration américaine d'information sur l'énergie. C'est le nord de la mer Rouge qui en tire les plus gros profits. « Ses rives sont jalonnées de ports industriels associés à des zones franches, de Suez à Eilat et Aqaba, tandis que la rive orientale est vouée à un tourisme balnéaire international, de Taba à Charm el-Cheikh. La coexistence de ces pays est aujourd'hui harmonieuse, l'Égypte, la Jordanie et Israël étant liés par des accords de paix et de coopération économique », décrit Marc Lavergne.

Sur quelque 150 passages maritimes d'intérêt figurant sur les cartes océaniques, 12 sont considérés de rang mondial. Bab el-Mandeb et Suez y figurent en tête aux côtés de Malacca, Taïwan, Gibraltar, Bosphore ou les Dardanelles.

Ensemble, ces passages voient transiter près de 25.000 milliards de dollars de marchandises chaque année. L'Égypte seule en tire sa deuxième source de revenus – 9 milliards de dollars en 2024 – après le tourisme. S'ils sont indispensables, les deux passages de la mer Rouge ne sont pas incontournables pour autant. Après les attaques répétées des houthistes fin 2023, la plupart des

grands armateurs – MSC, Maersk, Hapag-Lloyd, CMA CGM – avaient délaissé ce raccourci entre l'Asie et la Méditerranée au profit de la route du cap de Bonne-Espérance à la pointe sud de l'Afrique.

Surprime de risque

La suite fut un jeu de dominos : l'allongement du trajet (7.500 km et huit jours de navigation supplémentaires entre Shanghai et Rotterdam) a fait flamber les dépenses de carburant (qui représentent environ 30 % des coûts opérationnels des compagnies maritimes). Le coût d'un voyage entre l'Asie et l'Europe du Nord-Ouest a ainsi augmenté de 35 % pour les grands porte-conteneurs et jusque 110 % pour les pétroliers de type Aframax disposant d'une jauge de 80.000 à 120.000 tonnes, selon un rapport de LSEG Shipping Research.

Les risques de piratage augmentent également le coût des assurances. Claire Hamonic, directrice générale d'Ascoma International, estime que leurs taux « ont été multipliés par 5 à 10, tant pour la garantie des navires que celle des marchandises qui transitent par la mer Rouge ».

La prime de risque se situe ainsi entre 0,6 % et 1 % de la valeur du navire, soit jusque 1 million d'euros pour les plus gros porte-conteneurs et les pétroliers. « Une surprime peut également s'appliquer selon la nationalité du navire », explique un expert. Les armateurs chinois ont, par exemple, moins de chance d'être visés par des attaques que les bateaux battant pavillons américains et britanniques. En bout de chaîne, c'est le taux de fret qui explose. Au plus fort de la crise, l'armateur marseillais CMA CGM a par exemple presque doublé ses tarifs sur les lignes Asie-Europe avec des conséquences en cascade sur le coût des chaînes d'approvisionnement industriel et les prix à la consommation.

Les secousses se font aussi sentir localement. L'an passé, le transit par le détroit de Bab el-Mandeb a baissé de plus de 50 % par rapport à 2023, selon les observations du Washington Institute for Near East Policy. Au nord de la mer Rouge, l'Égypte est la plus durement touchée avec un manque à gagner de près de 7 milliards de dollars qui s'ajoute à la crise du tourisme, mis à mal par la guerre en Ukraine et son impact sur le

pouvoir d'achat des Russes.

La Suez Canal Authority n'a pas tardé à réagir, révisant plusieurs fois à la hausse les frais de transit du corridor par où transitent chaque mois entre 1.500 et 2.000 navires. Le pays est inquiet. « Avec le changement d'habitudes des armateurs, la perspective de trajets alternatifs est de moins en moins tabou », explique un bon connaisseur du secteur.

Le contournement du cap de Bonne-Espérance sera bientôt complété par d'autres voies : maritimes comme la route de l'Arctique, ouverte par le réchauffement climatique de la Sibérie, terrestres avec la voie ferrée Chine-Kazakhstan-Russie, et mixte par le port de Gwadar au Pakistan ou de Chabahar en Iran.

Travaux pour fluidifier le trafic

Pour contrer cette concurrence, l'Égypte poursuit une ambitieuse modernisation du canal de Suez, long de 193 km. Les travaux, d'un coût estimé à 8 milliards de dollars, portent sur son élargissement partiel et la création d'une nouvelle extension de 10 km, portant la longueur totale du tronçon bidirectionnel à 82 km. Ces aménagements permettront d'augmenter la capacité du canal à 85 navires par jour, contre 50 actuellement, et d'améliorer la fluidité du trafic, dans un corridor encadré par deux détroits étroits et parsemé d'îles rocheuses et coralliennes.

En 2021, l'échouage de l'« Ever Given » avait bloqué le canal pendant six jours. Selon l'assureur Allianz, l'incident avait coûté entre 30 et 50 milliards d'euros au commerce maritime mondial.

Demain La mer Jaune, l'usine à poissons de la Chine

Ces passages voient transiter près de 25.000 milliards de dollars de marchandises chaque année.





► 11 août 2025 - N°24521

1 Une voie maritime stratégique et très fréquentée

- Canal de Suez, contrôlé par l'Égypte
- Bab el-Mandeb, un détroit de 32 km de large
- Port majeur
- Densité du trafic maritime

Nombre d'habitants (en millions)

- 20
- 15
- 5

2 Une région en proie à l'instabilité

- Zone sous contrôle des houthistes
- Attaques menées par les houthistes depuis 2019
- Attaques houthistes sur des navires depuis le 7 octobre 2023
- Actes de piraterie menés depuis 2015 au large des côtes somaliennes
- Principaux conflits bordant la mer Rouge

3 Un espace de coopérations et de rivalités

Bases militaires actives

- US États-Unis
- FR France
- CN Chine
- IT Italie
- JP Japon
- EA Emirats arabes unis

- Opération Aspidès (UE)
- Opération Gardiens de la prospérité (États-Unis)
- Projet « Neom », une ville futuriste construite en plein milieu du désert
- Siège de la Ligue arabe

SOURCES
 IMB PIRACY REPORTING CENTRE, COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS, ACLED, IMF PORTWATCH, REUTERS, GÉOPOLITIQUE DE LA MER ROUGE (REVUE HÉRODOTE, N°190), CÉOCONFLUENCES, « LES ECHOS »

