



Les nouveaux enjeux de la mer Rouge

Gérard Gachot, Contre-amiral (2S)

Alain Verdeaux, Commissaire général de la marine (2S)

Comité IFM Toulon

La mer Rouge a toujours évoqué l'aventure maritime depuis l'Égypte pharaonique de la Reine Hatshepsout et le Royaume de Saba, en passant par les hardis navigateurs qu'étaient les Phéniciens et les Grecs, pour arriver quelques vingt siècles plus tard à l'ère des plongeurs sous-marins, ces découvreurs modernes d'une vie sous-marine exubérante, à Sharm-el-Sheik, Marsa Alam ou plus au sud aux îles Dahlak. Et l'on ne saurait oublier Henry de Monfreid, aventurier et écrivain, dont le roman « *Les secrets de la mer Rouge* » a suscité plus d'une vocation.

Cette mer intercontinentale, à laquelle l'ouverture de Suez a offert une nouvelle dimension, s'affirme en ce premier quart du XXI^e siècle plus que jamais comme un espace stratégique et commercial majeur. Alors qu'elle voit transiter chaque année plus de 40% du trafic mondial, la mer Rouge est, avec son extension naturelle que constitue le Golfe d'Aden, une zone de lutte d'influence pour les puissances régionales comme pour les puissances mondiales dominantes.

Nous allons tenter de voir comment cette région, au carrefour de trois continents, Europe, Asie et Afrique, a vu son importance plus que doubler au cours des dernières décennies et constituer désormais une zone focale qui participe à l'équilibre mondial.

Le cadre géographique

D'une longueur de 2250 km et d'une largeur maximale de 350 km avec une profondeur moyenne d'environ 500 mètres – 2 200 m au plus profond, au large de Port Soudan –, la mer Rouge est une mer semi-fer-

Géopolitique

Les nouveaux enjeux de la mer Rouge

DR



mée qui s'étend du détroit de Bab-el-Mandeb, au sud, aux golfes de Suez et d'Aqaba, au nord. Elle ne communique avec la Méditerranée que depuis l'ouverture du canal de Suez en novembre 1869. Ses pays riverains sont au nombre de huit : L'Égypte, le Soudan, l'Erythrée et Djibouti du côté africain à l'ouest, Israël, la Jordanie, l'Arabie Saoudite et le Yémen du côté asiatique à l'est.



Géopolitique

géopolitique

géopolitique

Par ailleurs, c'est une des mers les plus salées et les plus chaudes du globe.

L'héritage historique

Les premières explorations maritimes de la mer Rouge datent de l'Antiquité, pendant la période égyptienne dite prédynastique, soit antérieure à 3 500 ans avant J.-C., mais il a fallu attendre la grande expédition de la Reine Hatshepsout pour que cette mer soit totalement investiguée. Les marins de cette fameuse XVIII^e dynastie (1580-1322 avant J.-C.) franchiront Bab-el-Mandeb pour atteindre la côte de Somalie et de l'île de Socotra, ainsi qu'en témoignent les bas-reliefs du temple de Deir-el-Bahri à Louxor. C'est ainsi que va s'établir, par la mer Rouge, un courant maritime commercial entre l'Égypte et les Indes.

Par ailleurs, c'est une des mers les plus salées et les plus chaudes du globe.

Les marins phéniciens apparaissent en mer Rouge au X^e siècle avant J.-C. et atteindront sans doute le Golfe Persique. Rappelons à cet égard le texte d'Hérodote qui compte l'histoire d'un capitaine phénicien, qui, en 600 avant notre ère, aurait bouclé le périple d'Est en Ouest autour de l'Afrique, en partant de Suez pour revenir en Méditerranée par Gibraltar. La controverse perdure encore de nos jours...

Les Grecs ne pénétreront en mer Rouge que sous le règne du roi des Perses, Darius (521-486), mais dépasseront rarement Bab-el-Mandeb. L'avènement de la puissante dynastie des Ptolémée allaient les propulser au premier plan. Et si la dynastie va s'effondrer dans le dernier siècle avant J.-C., les géographes grecs, tels Plin ou Artémidore, auront établi une véritable instruction nautique, le « Périple de la mer Érythrée », grâce à laquelle la mer Rouge et ses côtes sont désormais connues et soigneusement décrites.

Les Romains, après avoir conquis l'Égypte et la Syrie, vont étendre leur pouvoir jusqu'à l'Arabie et reprendre les expéditions maritimes en mer Rouge. Et c'est sous le règne de Tibère (14-37 après J.-C.) que le marchand grec Hippalus, comprenant l'avantage que procure l'utilisation des deux régimes de mousson, va faire se transformer la navigation de la mer Rouge aux Indes, en évitant les côtes inhospitalières de la mer d'Oman.

Le déclin de Rome, la diminution de puissance économique des pays méditerranéens et la conquête de la vallée du Nil par les Arabes, en 640, va rendre la mer Rouge inutilisable par les peuples non islamisés. Les Perses, venus par la mer, depuis le golfe Persique, contrôleront le Yémen jusqu'à l'invasion arabe de 675 et la conversion de toute l'Arabie du sud à l'islamisme. Le détroit de Bab-el-Mandeb est alors fermé au trafic maritime étranger.

Les nouveaux enjeux de la mer Rouge

Le royaume éthiopien d'Axoum, qui règne sur le centre et le sud de la mer Rouge au début de notre ère, doit abandonner sa province d'Erythrée à la fin du X^e siècle et, malgré une courte apparition des Portugais à partir de 1510, la mer va rester sous domination islamique jusqu'aux croisades.

À partir du XI^e siècle les sunnites, maîtres du Yémen, vont favoriser l'essor des marchands musulmans dits kârimi, et un peu plus tard, au XIII^e siècle, l'invasion mongole de l'Iran puis de l'Irak confère à la mer Rouge une importance nouvelle. Une épidémie de peste venue de Chine ravage l'Égypte en 1347 et les échanges, fortement perturbés, ne reprendront qu'à la fin du siècle.

Les Égyptiens, sous l'impulsion de leur nouveau sultan Barsbây (1422-1438), vont alors prendre le contrôle du commerce en mer Rouge jusqu'à la fin du XV^e siècle, tandis que disparaissent les kârimi et que l'Inde monte en puissance et envoie ses navires jusqu'en mer Rouge.

L'Europe ne commencera à manifester son intérêt pour la zone, notamment la mer Rouge, qu'en cette fin de XV^e siècle. Vasco de Gama, à la recherche d'une route vers l'Orient et ses épices, franchit le cap de Bonne Espérance et atteint l'océan Indien, en 1493, pour y découvrir un réseau commercial au dynamisme insoupçonné. La mer Rouge, espace majeur de circulation économique, va dès lors devenir une zone d'affrontement entre musulmans et chrétiens d'Europe. Les visées infructueuses de conquête du Portugal sur l'Abysinie (l'Éthiopie actuelle) ne feront qu'envenimer la situation. Ces mêmes Portugais, qui avaient fait de l'océan Indien un « lac portugais », perdront leurs comptoirs d'Ormuz, Malacca, Ceylan et Cochinchine, entre 1622 et 1663, et se tourneront alors vers le Brésil.

La mer Rouge va trouver un véritable regain d'intérêt pour les Européens avec l'expédition d'Égypte, lancée par le Directoire et menée par Bonaparte, entre 1798 et 1801. Campagne militaire qui visait à s'emparer de l'Égypte aux fins de contrôler la route des Indes et de contrer la Grande-Bretagne, c'est aussi une véritable expédition scientifique et culturelle. C'est à cette occasion que l'ingénieur Jean-Baptiste Lepère reprend les plans d'un canal déjà envisagé sous le règne des Pharaons.

Construit par Ferdinand de Lesseps, le canal de Suez sera inauguré en novembre 1869, ouvrant ainsi l'ère contemporaine.

Une artère stratégique mondiale

Avec l'ouverture d'un accès vers la Méditerranée, la mer Rouge change de statut. Interface naturelle entre l'Arabie et l'Afrique, elle va devenir un axe majeur du commerce maritime, même si son espace reste d'une certaine manière verrouillé, ou en tous cas sous contrôle potentiel, au nord par le canal de Suez et au sud par le détroit de Bab-el-Mandeb.



Mais, cette voie essentielle qui, aujourd'hui, voit passer chaque année quelques 20 000 navires de commerce, montre sa fragilité dans ces deux goulets d'étranglement.

On se souvient de la guerre des six jours et de la fermeture du canal par l'Égypte, en juin 1967, et sa réouverture progressive huit années plus tard, avec les conséquences que l'on sait sur le commerce mondial. Et, que dire plus récemment, dans un contexte certes différent, du blocage du canal suite à l'échouement, en mars 2021, du porte-conteneurs *Ever Given* qui va immobiliser plus de 400 navires pendant six jours et qui aurait coûté entre 6 et 10 milliards de dollars US par jour au commerce mondial.

Le détroit de Bab-el-Mandeb, quant à lui, constitue une zone névralgique pour le transit des hydrocarbures, puisqu'il voit passer chaque jour près de 7 millions de barils de pétrole brut et de produits raffinés en provenance des pays du Golfe Persique.

Un espace géopolitique compliqué et instable

La mer Rouge est désormais une zone où s'affrontent les intérêts des deux puissances dominantes que sont les États-Unis et la Chine, tandis que les pays riverains ne parviennent pas à faire entendre leur voix, malgré l'initiative saoudienne d'un Conseil de la mer Rouge¹.

Les États-Unis et la Chine disposent d'un point d'appui à Djibouti, où cette dernière a construit sa première base militaire « extérieure », en 2017. Le Japon y est également présent depuis 2011.

Rappelons la présence française pérenne en cette République de Djibouti, tandis que la Russie, qui courtise l'Érythrée avec des visées un peu plus au nord sur le port d'Assab – où elle avait construit une raffinerie dans les années 1950 –, cherche à installer une base militaire au Soudan.

La Turquie, quant à elle, est implantée depuis décembre 2017 sur l'île-port soudanaise de Souakin et avait obtenu une base militaire en Somalie deux mois plus tôt. Elle dispose également d'une zone franche à Djibouti.

Dans ces conditions on a du mal à appréhender une situation en constante évolution dans un monde désormais multipolaire. Et le jeu des nations riveraines est complexe à suivre.

La mer Rouge et son prolongement en golfe d'Aden sont le théâtre de tensions permanentes et le conflit du Yémen ne constitue qu'une partie de ce jeu de go où les grandes puissances restent en retrait, si l'on excepte le conflit majeur qui oppose l'Iran, soutenue par la Russie entre autres, aux États-Unis, à l'Arabie Saoudite et à Israël. Cette même Israël qui, toujours tarabulé par le spec-

1. *Il s'agirait d'un Conseil des États arabes et africains riverains de la mer Rouge et du Golfe d'Aden, créé en 2020, qui réunirait à ce jour huit pays : Arabie Saoudite, Djibouti, Égypte, Érythrée, Jordanie, Somalie, Soudan, Yémen,*

Géopolitique

Les nouveaux enjeux de la mer Rouge

tre d'une mer Rouge transformée en « lac arabe », affiche ses nouveaux alliés, l'Égypte et l'Arabie Saoudite, et renforce ses liens avec les anciens, l'Éthiopie et l'Érythrée.

L'Arabie Saoudite cherche à renforcer sa présence en mer Rouge, comme le montre le projet NEOM d'une méga-cité sur le golfe d'Aqaba, qui porte une dimension autant économique que stratégique. Elle y voit l'occasion de polir son statut de puissance émergente et de sortir d'une image réduite à une puissance pétrolière sur l'espace fermé du golfe Persique.

La Chine, dont la présence à Djibouti montre tout l'intérêt qu'elle porte à la mer Rouge et à la protection de son trafic maritime dans la région (les nouvelles routes de la soie), a manifesté son intérêt pour le projet saoudien qu'elle pourrait notamment soutenir financièrement - selon une méthode qu'elle affectionne -, de même qu'elle vient d'investir deux milliards de dollars dans les aciéries égyptiennes de la zone économique du canal de Suez.

Quels enjeux pour les nations riveraines ?

L'Égypte est un acteur essentiel de par sa position de contrôleur de l'accès depuis la Méditerranée, son histoire, son poids démographique et son influence intellectuelle. Le renforcement de sa marine de guerre en atteste. Elle tire l'essentiel de ses ressources de l'exploitation du canal. La qualité de sa relation avec le Soudan voisin est primordiale dans l'optique d'une exploitation rationnelle des eaux du Nil, sachant qu'au Caire, comme à Khartoum on s'inquiète de l'impact sur le fleuve de la mise en exploitation en Éthiopie, depuis février 2022, du barrage de la Renaissance à la frontière avec le Soudan. Ses préoccupations locales concernent ses relations avec Israël et la Palestine, alors qu'elle vient de transférer l'exploitation de deux îles inhabitées du golfe d'Aqaba (Tiran 62 km² et Sanafir 33 km²) à l'Arabie Saoudite avec l'accord de Tel-Aviv.

Avec la Turquie, très présente dans la zone, les relations sont plus que fraîches. L'Égypte travaille enfin, depuis la fin de l'année 2018, sur un projet de stratégie sécuritaire en mer Rouge (*proposed strategy to achieve the security of the Red sea through international and regional changes*).

Israël et Jordanie

Ces deux pays, qui disposent d'une ouverture sur la mer Rouge par le golfe d'Aqaba, ont leur destin lié par un projet dit du « canal de la paix » qui envisage d'utiliser l'eau de la mer Rouge, préalablement dessalée, pour sauver la mer Morte menacée d'assèchement.

Pour Israël le rivage se limite au port d'Eilat, mais il dispose d'autres débouchés en Méditerranée, tandis que pour la Jordanie, le port d'Aqaba occupe une position stratégique puisqu'il offre à ce pays son seul accès vers les mers libres.



Géopolitique

géopolitique géopolitique



Notons également l'existence d'un projet de ligne ferroviaire « Red-Med » de 350 km qui relierait Tel-Aviv à Eilat, construit avec l'aide de la Chine...

Le Soudan subit encore les effets de la guerre civile du Darfour qui a abouti à la création du Soudan du sud ce qui le prive d'une partie des champs pétroliers. Il a passé un accord avec la Turquie pour exploiter le port de l'île Suakin avec l'aide du

Qatar. La Chine est le principal acheteur de ses produits pétroliers. Par ailleurs, un accord pour l'installation d'une base navale russe, en discussion depuis 2019, serait en cours de ratification.

L'Érythrée a retrouvé son indépendance en 1993 et sa frontière avec l'Éthiopie a été confortée par les accords d'Alger en 2000. Sa tentative d'invasion militaire au nord de Djibouti, en janvier 2009, a été condamnée par les Nations-Unies. Après avoir un temps soutenu les rebelles Houthis, Asmara a changé sa politique, sous la pression de l'Arabie Saoudite et des Émirats Arabes Unis (EAU), et signé, en 2015, un accord de partenariat avec les pays du Golfe qui prévoit l'utilisation du port d'Assab. Sa position stratégique en mer Rouge lui attire les sympathies des pays du Moyen Orient, tels Israël et l'Égypte qui cherche à installer une base navale sur les îles Dahlak, à la sortie de Bab-el-Mandeb.

L'Éthiopie, dont la croissance économique est portée par la Chine, a perdu son accès à la mer avec l'indépendance de l'Érythrée. Elle dépend désormais de sa liaison ferroviaire avec Djibouti, qui absorbe 90% de ses échanges commerciaux maritimes. Elle cherche, par ailleurs, à investir dans le port de Berbera en Somaliland sur le golfe d'Aden. L'année 2018 a été porteuse de stabilité avec sa réconciliation avec l'Érythrée (accord de Djeddah), un accord de coopération tripartite avec la Somalie et l'Érythrée et la levée des sanctions contre l'Érythrée par les Nations-Unies en novembre. Mais, le pays reste secoué par la rébellion de la population du Tigré, hostile à la réconciliation avec l'Érythrée. Premier investisseur, la Chine est très présente dans le domaine des infrastructures, selon une méthode avérée.

Géopolitique

Les nouveaux enjeux de la mer Rouge

La République de Djibouti, ancien Territoire Français des Afars et des Issas, tire un parti maximum de sa position stratégique. Si la France y conserve un point d'appui et un contingent de 1 500 hommes, d'autres nations sont désormais présentes. Les Etats-Unis avec 4 200 hommes, la Chine qui a construit une base navale susceptible d'accueillir jusqu'à 10 000 hommes, le Japon qui a ouvert une base en 2010. Ses relations sont bonnes avec la Turquie, comme avec l'Éthiopie. Le port, qui participe au PIB à hauteur de 75%, devrait souffrir à terme de la montée en puissance des ports de Berbera, Assab et Massawa.

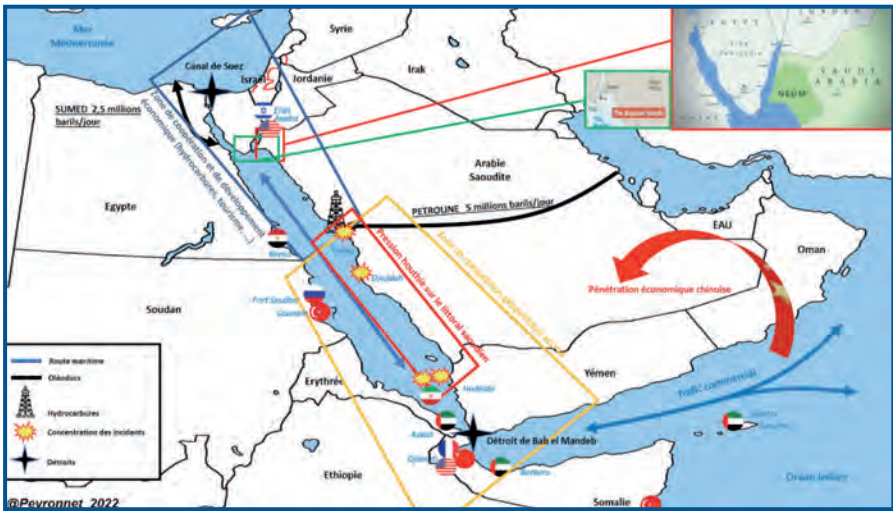
L'Arabie Saoudite, qui occupe la majeure partie de la rive orientale et asiatique de la mer Rouge, est avant tout préoccupée par la sécurisation de ses exportations pétrolières. Ceci explique notamment son intérêt pour le sud de la mer Rouge et son engagement dans le conflit yéménite, les Houthis, soutenus par l'Iran, ayant menacé de bloquer Bab-el-Mandeb où deux de ses pétroliers ont d'ailleurs été attaqués en 2018, et même une frégate en 2017. En décembre 2018 elle crée, avec six autres pays (Djibouti, Égypte, Jordanie, Yémen, Somalie et Soudan), l'« Organisation de la mer Rouge et du golfe d'Aden » aux fins de protéger la navigation dans cette zone et d'y développer l'économie. Au nord, elle bénéficie de l'alliance avec l'Égypte et de relations privilégiées avec Israël ; le projet NEOM, d'une méga-cité en plein désert sur les rives du golfe d'Aqaba, est significatif des ambitions du royaume dans la région. Sur cette côte orientale de la mer Rouge, le port de Djeddah, troisième agglomération du royaume, qui dessert les villes saintes de La Mecque et de Médine, en est la véritable capitale commerciale. Le port industriel et commercial King Fahad de Yanbu, construit en 1980, est le plus grand débouché du royaume pour les produits pétroliers et pétrochimiques, il peut accueillir des navires de 500 000 tonnes.

La guerre au Yémen

Cette crise entre le gouvernement loyaliste et le mouvement rebelle Houthi s'est ouverte à l'été 2014. Elle s'est compliquée, en 2015, par l'intervention d'une coalition arabe menée par l'Arabie Saoudite aux fins de conserver le contrôle des ports situés autour de Bab-el-Mandeb. Si le gouvernement yéménite conserve le contrôle d'Aden et a repris celui de Mokha, il a perdu au profit des Houthis celui d'Hodeïda, premier port du pays. Des pourparlers de paix ont échoué en 2016 et les combats ont repris dès le mois d'août. À l'été 2019 la coalition s'est désolidarisée entre les loyalistes, soutenus par l'Arabie saoudite, et les séparatistes du sud, conduits par les EAU. La situation se détend un peu en 2020, la coalition déclarant une trêve. En mars 2022, l'Arabie Saoudite décrète un cessez-le-feu pour la durée du Ramadan, qui sera



prolongé jusqu'en octobre et n'a pas été reconduit depuis. Cette situation précaire, toujours proche de l'affrontement, constitue un danger latent pour la navigation commerciale internationale.



Nouvelles rivalités et affrontements hybrides en mer Rouge

Conclusion

La mer Rouge est, de nos jours, écartelée entre deux grandes tendances. L'une, historique, qui en fait toujours un domaine clos réservé à ses riverains, secoués par des conflits quasi permanents alimentés par de vieilles rancunes. L'autre, qui, depuis l'ouverture du canal de Suez, en fait une voie de navigation internationale, indispensable trait d'union entre l'océan Indien et la mer Méditerranée, entre l'Indopacifique et le monde occidental. À cet égard, la mer Rouge constitue un axe névralgique pour les échanges internationaux, sous la surveillance attentive des grandes puissances maritimes qui s'efforcent de préserver la sécurité de la navigation, tout en évitant de trop s'impliquer dans les conflits locaux ancestraux. Enfin, la mer Rouge reste le théâtre d'une opposition de deux mondes, avec le littoral oriental où règne l'abondance apportée par la manne pétrolière et la rive africaine frappée par la violence et la pauvreté.

Quoi qu'il en soit, la mer Rouge, malgré une situation complexe tout au long de ses rivages, qui obère un besoin de stabilité indispensable à son avenir, reste un espace de navigation où la libre circulation est un gage essentiel pour l'équilibre économique de la planète.