



MER ROUGE

En janvier dernier, le gouvernement soudanais cède à la Turquie la souveraineté de l'île de Suakin pour 99 ans. La concession de cet ancien port ottoman, dans lequel Ankara pourrait bâtir une base navale, soulève les inquiétudes des pays présents dans la région.

MER FERMÉE, MER OUVERTE

Mer intracontinentale de 450 000 km², l'antique *Erythra Thalassa* des Grecs marque la frontière naturelle entre l'Afrique et la péninsule arabique. Longue de 2 000 km pour une largeur maximale de 300 km, elle n'est reliée au golfe d'Aden et à la Méditerranée que par deux étroits goulets : le détroit méridional de Bâb el-Mandeb (la « Porte des lamentations »), doublé, au nord, par le canal de Suez. À l'initiative de la France, l'ouverture du canal en 1869 fait basculer la géopolitique de la mer Rouge. Jusqu'alors mer semi-fermée, elle est désormais la route la plus directe pour les navires européens désireux rejoindre les Indes, la durée de la traversée étant réduite de moitié par rapport à celle passant par le cap de Bonne-Espérance, au sud de l'Afrique.

Aujourd'hui, la mer Rouge est au cœur de l'une des trois grandes « autoroutes de la mer », la route eurasiatique, qui représente 40 % du commerce maritime international. Les porte-conteneurs reliant l'Asie orientale aux ports européens y naviguent aux côtés des pétroliers et méthaniers en provenance des pays producteurs du golfe Arabo-Persique. Doublé du *pipeline* terrestre *SUMED* à partir de 1977, agrandi d'un second chenal en 2015 pour supprimer la circulation alternée des navires, le canal de Suez voit chaque année passer 6 % du trafic mondial de pétrole et plus du quart du trafic de conteneurs. Avec près de 5 millions de barils y transitant chaque jour, Bâb el-Mandeb est, à la suite de Suez, le quatrième passage maritime dans le transport des hydrocarbures¹. Large d'une douzaine de nautiques, les eaux du détroit appartiennent aux mers territoriales yéménites et djiboutiennes, mais le trafic y est réglementé par l'Organisation maritime internationale (OMI). Par sa géographie et son importance stratégique, la mer Rouge engendre donc une proximité entre États qui peut être source de tensions, voire de conflits.



Le groupe aéronaval du BPC Tonnerre dans le détroit de Bâb el-Mandeb. © Marine nationale.

TENSIONS RÉGIONALES

La permanence d'un accès à la mer est un élément essentiel de la géopolitique régionale. Sur les huit pays riverains², certains connaissent d'importants phénomènes de déstabilisation interne, auxquels viennent parfois se greffer les intérêts de puissances moyen-orientales. Au nord, la présence de groupes terroristes dans le Sinaï égyptien depuis 2013 fait peser des menaces d'attaques sur le canal de Suez, dans une Égypte par ailleurs marquée par des contestations populaires avec la rétrocession, en juin 2017, de la souveraineté des îles Tîrân et Sanâfir à l'Arabie saoudite. Occupées par l'Égypte depuis 1950, ces îles marquent l'entrée du golfe d'Aqaba où Le Caire et Riyad font face, dans son extrémité nord, aux présences israélienne et jordanienne qui y ont leur seul accès à la mer Rouge.

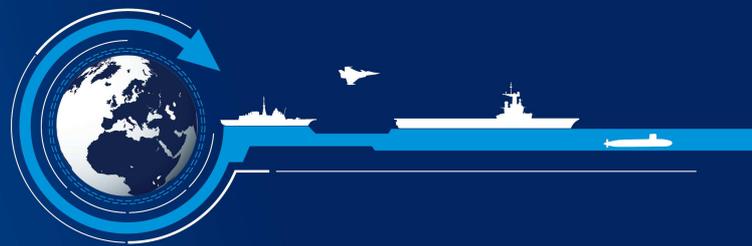
Au sud, la guerre civile yéménite, ouverte en 2014 entre le gouvernement reconnu par la communauté internationale et le mouvement rebelle houthis, s'est doublée l'année suivante de l'intervention d'une coalition arabe menée par l'Arabie saoudite. Le contrôle des ports ceinturant le détroit de Bâb el-Mandeb en est l'un des enjeux majeurs : si le gouvernement yéménite a gardé – après une âpre bataille – celui d'Aden, ouvert sur le golfe du même nom, les Houthis contrôlent toujours Hodeïda, le premier port du pays, soumis à un blocus depuis novembre 2017. Les bâtiments de la coalition arabe, saoudiens et égyptiens en majorité, y croisent au large en permanence. Enfin, Mocha³, troisième port yéménite en importance, fut tenu par la rébellion entre 2015 et 2017 avant d'être repris par la coalition. Situé à équidistance des ports d'Hodeïda et d'Aden, il est celui de la péninsule arabique le plus proche de Bâb el-Mandeb. Les rebelles houthis ont plusieurs fois utilisé ces positions stratégiques pour lancer des attaques sur des navires de guerre ou de commerce naviguant au large : neuf, à l'arme légère comme au lance-roquettes, ont ainsi été enregistrées dans le détroit depuis 2016.

À l'ouest, les revendications restent omniprésentes. Administré depuis le milieu des années 1990 par l'Égypte, le triangle d'Halâ'ib est toujours réclamé par le Soudan sur la frontière orientale entre les deux pays. Et un nouveau point d'achoppement entre Le Caire et Khartoum vient d'apparaître : la Turquie a obtenu du Soudan en janvier dernier la souveraineté de l'île de Suakin, d'une superficie de 70 km², pour les 99 prochaines années. Abritant les ruines d'un ancien port ottoman qui permettait aux pèlerins africains de s'embarquer pour La Mecque, elle permettra à Ankara d'y installer, à terme, sa première base navale dans la région...

² Arabie Saoudite, Djibouti, Égypte, Érythrée, Israël, Jordanie, Soudan, Yémen.

³ Aussi appelé *Mokha*, il a donné son nom à un type de café, dont il a historiquement assuré le commerce.

¹ Site de l'U.S. Energy Information Administration.



Cet état de fait renforce la concurrence régionale entre la Turquie et les Émirats arabes unis (EAU). Alors que les deux pays sont déjà positionnés militairement en Somalie, Abu Dhabi maintient depuis 2015, en face du Yémen, des installations logistiques et commerciales dans le port d'Assab, en Érythrée. L'Érythrée, dont l'indépendance en 1993 a privé l'Éthiopie, première économie de la sous-région, de tout accès à la mer Rouge... Le commerce extérieur éthiopien transite, depuis, par le port de Djibouti.

INTÉRÊT MONDIAL

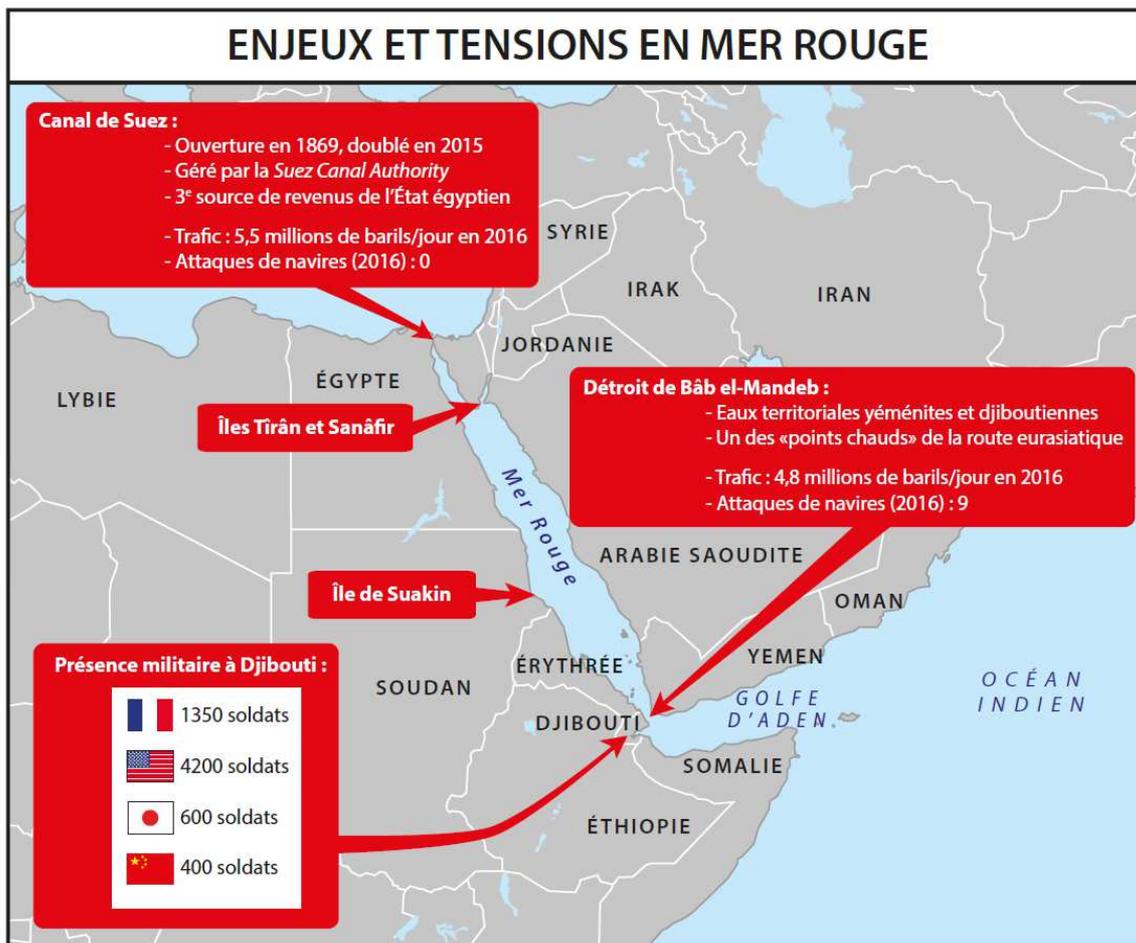
Micro-État de la Corne de l'Afrique, Djibouti accueille une présence militaire française depuis son indépendance en 1977. Le détachement permanent de 1 350 soldats et marins français a été rejoint, à partir de 2002, par des forces américaines engagées dans la lutte contre le terrorisme au Moyen-Orient. Elles sont aujourd'hui au nombre de 4 200.

La situation géographique de Djibouti permet de surveiller le commerce maritime international dans le détroit mitoyen de Bâb el-Mandeb, où transite une partie des importations énergétiques et industrielles de la France : plus de 15 % du commerce extérieur français se fait avec l'Asie, plus de 25 % de ses importations de pétrole proviennent du Moyen-Orient⁴. Au-delà, la position de Djibouti permet de soutenir la

mission européenne *Atalante* de lutte contre la piraterie, déployée depuis 2008 dans le golfe d'Aden et en mer d'Arabie. Preuve de son importance, Djibouti accueille sur son territoire une délégation de l'Union européenne et des ambassades allemande et française.

La présence navale asiatique s'y affirme à son tour. Le Japon depuis 2011, et surtout la Chine depuis 2017, y entretiennent des bases militaires pour surveiller une route maritime essentielle à leurs exportations vers l'Europe. Si le camp logistique chinois de 36 hectares héberge pour l'instant 400 soldats, il serait en capacité de recevoir jusqu'à 10 000 hommes et d'offrir cinq mouillages pour la marine de l'Armée populaire de libération (APL) d'ici 2026. Pékin veut aussi profiter du positionnement stratégique de Djibouti en Afrique pour l'inclure dans son projet de « Nouvelles routes de la Soie ». Détentrice de 60 % de la dette nationale, Pékin a déjà investi plus de 12 milliards d'euros dans le pays, notamment pour la construction du nouveau port polyvalent de Doraleh et de la ligne de chemin de fer le connectant à la capitale éthiopienne d'Addis-Abeba.

Plate-forme logistique des puissances navales internationales, nouveau pivot de la stratégie économique chinoise en Afrique, Djibouti reste plus que jamais le phare de la mer Rouge.



⁴ Site de la Direction générale du Trésor.