

Environ 12 % des échanges internationaux passent par la mer Rouge, une artère essentielle pour le commerce mondial perturbée par les attaques des Houthis.

Noam Raydan, chercheuse principale au Washington Institute for Near East Policy. Ses travaux portent sur le transport maritime et les questions énergétiques au Moyen-Orient. Cet article présente un compte rendu détaillé de l'impact des attaques des Houthis sur la navigation à travers Bab el Mendeb et la mer Rouge et de ses conséquences.

LES ATTAQUES DES HOUTHIS ET LE TRANSPORT MARITIME

Le 19 janvier, le porte-conteneurs géant CMA CGM Jacques Saade, battant pavillon français, a quitté le port français de Dunkerque pour rejoindre le canal de Suez. Sa destination finale devait être Singapour, selon MarineTraffic. Cependant, le 2 février, les médias ont cité des sources indiquant que CMA CGM, l'une des plus grandes compagnies de transport de conteneurs au monde, suspendait les transits en mer Rouge jusqu'à nouvel ordre. Cette décision était due aux attaques lancées par les Houthis du Yémen contre des navires commerciaux, sur des voies navigables vitales pour le commerce mondial. Alors que le CMA CGM Jacques Saade se trouvait à l'embouchure sud du canal de Suez depuis le 29 janvier, on a pu observer le porte-conteneurs retourner en Méditerranée le 7 février, probablement en raison de la décision de la compagnie d'interrompre les voyages dans la région. Au lieu de transiter par la mer Rouge pour atteindre Singapour, le navire a dû contourner l'Afrique australe pour atteindre sa destination en Asie le 8 mars.

Si CMA CGM a annoncé le 28 février qu'elle avait repris le transit dans le sud de la mer Rouge au cas par cas,

d'autres géants du transport maritime par conteneurs restent à l'écart de la région en raison des attaques incessantes menées par les Houthis. Depuis novembre 2023, le groupe rebelle a attaqué plus de 40 navires commerciaux exploités par diverses compagnies maritimes, obligeant plus de 10 compagnies internationales à cesser leurs activités dans la région et provoquant ainsi des perturbations dans la chaîne d'approvisionnement.

Le groupe yéménite affirme que ces attaques visent à soutenir les habitants de Gaza en pleine guerre entre Israël et le Hamas. Cependant, l'impact de sa campagne contre les navires commerciaux et les marins a été beaucoup plus large. En raison des risques élevés en mer Rouge, un certain nombre de chargeurs ont préféré éviter la région et ont décidé de faire passer leurs navires par le cap de Bonne-Espérance, un itinéraire plus long et plus coûteux qui augmente les frais de voyage et retarde les livraisons.

La mer Rouge, qui est connectée au canal de Suez, relie l'Europe et l'Asie et constitue une artère essentielle pour le commerce mondial : environ 12 % du

commerce international passe par cette voie navigable, les navires transportant diverses marchandises, notamment du pétrole, du gaz, des produits agricoles (tels que les céréales) et des produits de consommation. Avec les attaques menées par les Houthis, de nouveaux modèles de commerce maritime sont apparus, et il n'est pas encore certain que le transport maritime dans la région reviendra à ce qu'il était avant novembre 2023, date à laquelle le premier navire commercial a été attaqué.

COMMENT TOUT A COMMENCÉ

Le 19 novembre, les Houthis ont utilisé un hélicoptère pour détourner le transporteur de véhicules Galaxy Leader (IMO 9237307), battant pavillon des Bahamas, en mer Rouge. Bien que le navire appartienne en réalité à la société israélienne Ray Shipping Limited, il était exploité par la compagnie japonaise NYK Line au moment de l'attaque. Après le détournement, les drapeaux palestinien et yéménite auraient été hissés sur le navire, qui est toujours retenu au Yémen avec son équipage multinational. L'attaque contre le Ga-

laxy Leader a eu lieu quelques jours seulement après que les Houthis aient averti qu'ils surveillaient « tout navire israélien en mer Rouge, en particulier à Bab al Mandeb, et à proximité des eaux régionales du Yémen ».

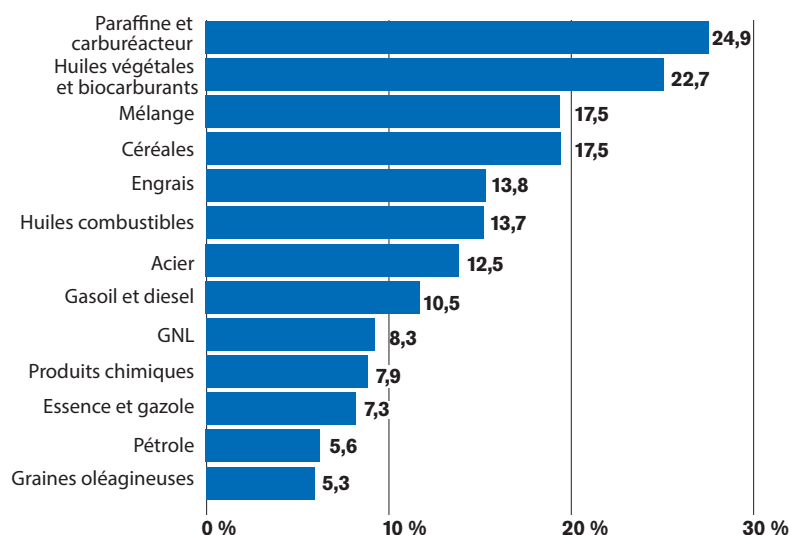
Dans un premier temps, les Houthis semblaient viser les navires liés à Israël dans le golfe d'Aden et le sud de la mer Rouge. Cette menace a contraint les navires associés à Ray Shipping Ltd à se dérouter du canal de Suez et de la mer Rouge pour contourner le cap de Bonne-Espérance en Afrique australe afin de rejoindre l'Europe et l'Asie, comme l'a illustré le Washington Institute for Near East Policy, dans un article publié le 7 décembre. Par ailleurs, les méthodes utilisées par les Houthis pour attaquer le Galaxy Leader ont alarmé le marché de l'assurance, faisant grimper les primes d'assurance pour les navires liés à Israël, selon un rapport publié par le site d'information maritime TradeWinds, le 21 novembre.

Bien que les Houthis aient présenté leurs attaques comme faisant partie d'une campagne dirigée contre les intérêts israéliens, il était clair dès le départ, que leurs actions perturberaient les chaînes d'approvisionnement et affecteraient le commerce maritime international. Leurs cibles ont été des navires exploités par des entreprises qui font du commerce à l'échelle mondiale, transportant des biens essentiels aux consommateurs du monde entier. En outre, le fait que le propriétaire effectif d'un navire soit un Israélien ou une société basée en Israël, ne signifie pas que le navire ne commerce qu'avec Israël. Dans le cas du Galaxy Leader, son propriétaire, Ray Shipping Ltd, est « l'un des plus grands fournisseurs de tonnage de véhicules au monde », exploitant une flotte de 65 transporteurs de véhicules, selon Lloyd's List Intelligence. Le jour de l'attaque du Galaxy Leader, l'opérateur n'était pas israélien mais japonais, et le navire reliait la Turquie à un port indien, selon les données de la compagnie maritime.

Après l'attaque du Galaxy Leader, les Houthis ont commencé à utiliser d'autres armes, telles que des missiles balistiques antinavires et des drones, pour attaquer d'autres navires commerciaux liés à des particuliers israéliens. Parmi eux, le vraquier Unity Explorer (IMO 9726035), battant pavillon des Bahamas, a été attaqué dans le sud de la mer Rouge, le 3 décembre. À ce mo-

VOLUME ANNUEL DE MARCHANDISES TRANSITANT PAR LE CANAL DE SUEZ

En % du commerce maritime mondial entre 2018 et 2023



Source : Kpler, Kiel Institute, Freightos, MarineTraffic.

ment-là, le navire était exploité par la société britannique Unity Maritime, dont l'un des dirigeants est Dan David Ungar, un homme d'affaires israélien. Le même jour, d'autres navires ont également été attaqués, mais ils n'avaient aucun lien avec des personnes ou des entreprises israéliennes. À partir du 3 décembre, les Houthis ont commencé à attaquer des navires qui, par le passé, avaient des liens avec des entreprises israéliennes, des navires dont les propriétaires avaient des accords commerciaux avec des transporteurs israéliens ou des navires qui n'avaient aucun lien avec Israël.

LES PRINCIPALES COMPAGNIES EUROPÉENNES DE TRANSPORT DE CONTENEURS ÉVITENT LA MER ROUGE

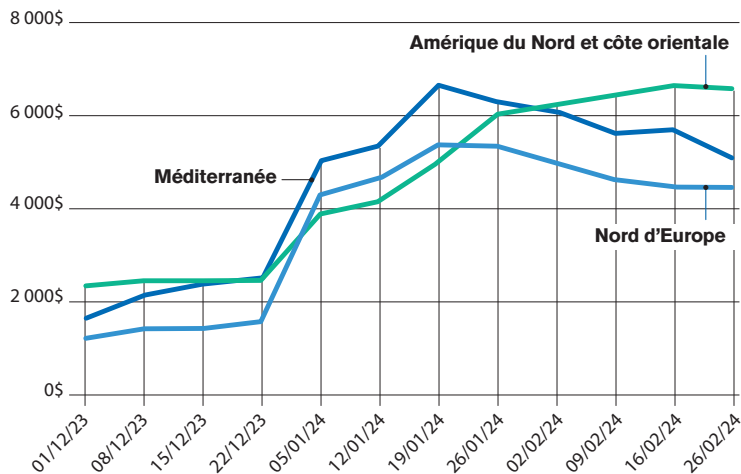
Le 14 décembre, le porte-conteneurs Maersk Gibraltar (IMO 9739692), battant pavillon hongkongais et géré par le géant danois du transport maritime AP Moller-Maersk, a frôlé l'incident. Le navire n'a pas de liens évidents avec Israël, et on ne sait toujours pas pourquoi les Houthis l'ont attaqué alors qu'il naviguait dans le Bab al Mandeb, un point d'étranglement stratégique qui, au premier semestre 2023, représentait environ 12 % du commerce maritime de pétrole et 8 % du commerce de gaz (gaz naturel liquéfié), selon l'Agence d'information sur l'énergie (EIA, selon les sigles en anglais) des États-Unis. Le lendemain, le groupe yéménite a atta-

qué le Al Jasrah, un porte-conteneurs battant pavillon libyen et appartenant à Hapag Lloyd. Bien que la compagnie allemande ait coopéré avec la société israélienne ZIM en matière de services de transport maritime, les liens du navire avec Israël ne sont pas clairs non plus (tous les détails concernant les navires attaqués jusqu'à présent sont disponibles sur une carte interactive créée par le Washington Institute for Near East Policy).

À la suite des attaques contre le Maersk Gibraltar et l'Al Jasrah, Maersk et Hapag Lloyd ont décidé d'interrompre leur trafic en mer Rouge. Pour lors, des doutes subsistaient quant à savoir si les Houthis attaquaient toujours les navires ayant des liens avec Israël, car certaines des attaques semblaient être basées sur des erreurs d'identité ou des données de navigation inexactes.

Fin décembre, les attaques sont devenues plus agressives. Bien que Maersk ait décidé de reprendre le transit dans la région, à la suite du lancement par les États-Unis de l'opération « Gardien de la prospérité », un autre navire Maersk a été pris pour cible. Le 30 décembre, les Houthis ont tiré un missile sur le porte-conteneurs Maersk Hangzhou, battant pavillon de Singapour et appartenant à Maersk, alors qu'il transitait par la route sud de la mer Rouge vers Port Saïd en Égypte. Le navire a dû lancer un appel de détresse, auquel deux navires de guerre américains ont répondu, selon le Commandement central américain

TAUX DE FRET PAR CONTENEUR* POUR LES ITINÉRAIRES AU DÉPART DE LA CHINE (ASIE DE L'EST)



* Les taux de fret sont le prix total moyen, de port à port, d'un conteneur standard de 40 pieds, non réfrigéré, basé sur les taux de fret du transporteur et les frais de transport et suppléments connexes.

Source : Kpler, Kiel Institute, Freightos, MarineTraffic.

(CENTCOM, selon les sigles en anglais). Le Maersk Hangzhou n'avait aucun lien avec la propriété israélienne lorsqu'il a été attaqué, mais les données maritimes montrent que le porte-conteneurs a visité le port israélien de Haïfa en octobre 2023. Les raisons pour lesquelles les Houthis ont attaqué le Maersk Hangzhou ne sont pas claires.

Cette attaque a incité Maersk à suspendre à nouveau le transit par la mer Rouge et le golfe d'Aden, mais cette fois-ci pour « l'avenir prévisible ». L'annonce du géant mondial du transport maritime était un signal clair que la région n'était pas sûre pour les navires commerciaux et les équipages qui les opèrent.

UN LONG VOYAGE

Les attaques menées par les Houthis ont conduit les assureurs à augmenter les primes de risques de guerre pour les navires naviguant en mer Rouge et dans le golfe d'Aden. De plus, les routes maritimes, en particulier entre l'Asie et l'Europe, sont devenues plus coûteuses. Lorsque les navires contournent la mer Rouge et passent par le cap de Bonne-Espérance pour se rendre d'Asie en Europe, les conséquences sont un temps d'attente accru (jusqu'à une ou deux semaines), et des coûts de carburant supplémentaires. L'allongement de la route a entraîné une hausse des taux de fret et certaines compagnies maritimes ont introduit de nouvelles surtaxes pour compenser les coûts supplémentaires du voyage.

En ce qui concerne les porte-conteneurs, la hausse des taux a profité à certains transporteurs et fournisseurs de tonnage car ils ont dépassé les coûts de navigation en Afrique australe, selon a rapporté TradeWinds le 13 mars en citant Fitch Ratings. Cependant, la rentabilité n'est pas pour tout le monde. Certains importateurs ressentent déjà l'impact de la crise de la mer Rouge sur les livraisons de produits et les coûts.

En février, EuroCommerce, la principale organisation européenne représentant les secteurs du commerce de détail et de gros, a exhorté les États membres de l'Union européenne à trouver une solution à la crise de la mer Rouge. « Plus longtemps les transporteurs seront contraints de changer d'itinéraire, plus les entreprises et finalement les consommateurs souffriront des coûts supplémentaires qui s'ajouteront au coût de la vie déjà élevé en Europe », a déclaré l'organisation dans une lettre adressée au ministre belge des Affaires étrangères, citée par l'agence Reuters. Selon le rapport, les membres d'EuroCommerce comprennent des détaillants de mode tels que H&M et des géants de la grande distribution, tels que Carrefour, qui dépendent des marchandises expédiées depuis l'Asie.

Des navires de différents types ont évité la mer Rouge : des transporteurs de véhicules, des porte-conteneurs, des vraquiers, des pétroliers et des gaziers, entre autres. Dans le cas des transporteurs de véhicules, le 24 janvier a été « le premier jour où il n'y a pas eu de transpor-

teurs de véhicules et de camions (PCTC, selon les sigles en anglais) en mer Rouge, ce qui ne s'était pas vu au cours des 30 dernières années », a indiqué le président du conseil d'administration de la société norvégienne Gram Car Carriers, Ivar Myklebust, lors d'une conférence à Londres, d'après TradeWinds. Gram Car Carriers et deux autres grands armateurs norvégiens auraient cessé d'envoyer des navires en mer Rouge.

L'impact de la crise n'a pas été le même pour tous les segments du transport maritime. Les plus touchés sont les porte-conteneurs, les transporteurs de véhicules et les gaziers. Pour comprendre comment certains navires se sont déplacés entre l'Orient et l'Occident au milieu de la crise, voici quelques exemples basés sur les données maritimes de MarineTraffic, avec un accent particulier sur l'Europe. Regardons des exemples :

– *Glovis Symphony* (IMO 9702429), ce transporteur de véhicules battant pavillon coréen a quitté Singapour le 14 février pour le port espagnol de Tarragone. En temps normal, le navire aurait dû emprunter le canal de Suez pour atteindre sa destination, car il s'agit de la route la plus courte. Cependant, le navire a été contraint d'emprunter la route du Cap (contournement du Cap de Bonne-Espérance), ce qui a augmenté la durée du voyage et les coûts. Si le navire avait emprunté la route de Suez, il aurait atteint Tarragone en 23 jours environ. Le *Glovis Symphony* a accosté en Espagne vers le 15 mars en passant par l'Afrique australe.

– *Shagang Volition* (IMO 9519573), minéralier battant pavillon libérien a quitté le port chinois de Yantai le 31 janvier à destination de Port-de-Bouc (France). Au lieu de traverser la mer Rouge en direction du canal de Suez, le navire a été vu en train de naviguer vers l'Afrique australe.

– *Torm Ganga* (IMO 9461831), pétrolier battant pavillon de Singapour a quitté l'Inde, le 19 février. Étant donné que le navire a emprunté la route du cap de Bonne-Espérance, il devait atteindre le port espagnol de Bilbao le 25 mars. Un voyage de l'Inde à l'Espagne via le canal de Suez aurait pris environ 19 jours, en fonction de la vitesse du navire et des escales.

– Un autre pétrolier, le *Maran Aries* (IMO 9295000), battant pavillon grec, a quitté le port irakien de Bassora dans la région du Golfe le 9 février pour le port français de Fos-sur-Mer, via le Cap de Bonne-Espérance. Le navire est arri-

ver en France vers le 17 mars, selon MarineTraffic.

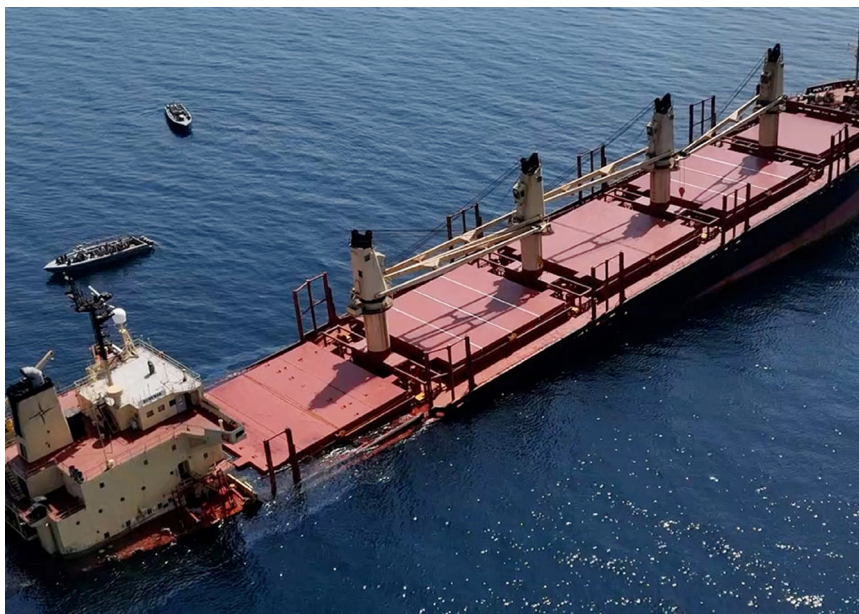
À la suite de l'invasion de l'Ukraine par la Russie et des sanctions occidentales qui ont suivi contre l'industrie pétrolière de Moscou, l'Europe a été contrainte de diversifier ses importations en réduisant l'approvisionnement énergétique de la Russie. Cela a conduit le continent à importer davantage de pétrole brut et de carburants en provenance des producteurs du Moyen-Orient, notamment d'Irak et d'Arabie saoudite. Compte tenu des détours actuels des navires dus à la crise de la mer Rouge, les raffineries européennes ont remarqué l'augmentation du prix du pétrole brut expédié et, si la crise se poursuit, elles pourraient envisager d'importer d'autres producteurs qui fournissent du brut de qualité similaire.

Bien que certains pétroliers chargés de pétrole en provenance du Moyen-Orient aient été vus en train de contourner le cap de Bonne-Espérance pour atteindre l'Europe, les navires chargés dans le port saoudien de Yanbu, au nord de la mer Rouge, ne sont pas affectés par la crise. Par exemple, le pétrolier Spetses Lady (IMO 9831074), battant pavillon de Singapour, a quitté Yanbu le 19 février et a traversé le canal de Suez en direction du port français de Fos-sur-Mer, chargé de diesel à très faible teneur en soufre, selon Kpler (aujourd'hui propriétaire de MarineTraffic).

D'autre part, la diminution du nombre de navires empruntant le canal de Suez au profit de la route du cap de Bonne-Espérance, a entraîné une baisse des péages du canal de Suez, dont l'Égypte dépend pour obtenir des devises étrangères. On estime que l'Égypte percevait environ huit milliards de dollars par an grâce au canal de Suez et, selon les données du fournisseur de services de navigation commerciale Veson Nautical, publiées le 6 février par TradeWinds, les péages ont chuté de 40 % depuis la fin du mois de novembre.

RÉTABLIR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION EN MER ROUGE

Depuis janvier, date à laquelle les États-Unis et le Royaume-Uni ont lancé des frappes contre des cibles militaires au Yémen, les attaques menées par les Houthis ont gagné en intensité. Le groupe yéménite affirme désormais attaquer des navires liés à Israël, aux États-Unis et au Royaume-Uni, mais toutes les



Le cargo britannique Rubymar en train de couler après avoir été pris pour cible par les Houthis du Yémen, le 3 mars 2024, en mer Rouge. / PHOTO DE LA CHAÎNE AL-JOUMHOURIAH VIA GETTY IMAGES

cibles n'entrent pas dans ces catégories. Par exemple, le 18 février, le Rubymar (IMO 9138898), un vraquier battant pavillon bélizien, a été attaqué et gravement endommagé, alors qu'il traversait Bab al Mandeb en direction de la Bulgarie. Bien que les Houthis aient affirmé que le navire était « britannique », les données relatives au transport maritime et les sources maritimes confirment que le propriétaire final est une entreprise basée au Liban. Un navire peut avoir une adresse enregistrée au Royaume-Uni, mais cela ne signifie pas que son propriétaire soit britannique.

Le Rubymar a été le premier navire commercial depuis novembre 2023 à couler dans le sud de la mer Rouge le 2 mars. Plus tard, le 6 mars, les Houthis ont attaqué le vraquier True Confidence (IMO 9460784), tuant trois marins – les premiers morts depuis que le groupe yéménite a commencé sa campagne contre le transport maritime international. Le navire avait des liens passés avec les États-Unis.

Les attaques du Rubymar et du True Confidence montrent que les Houthis recherchent désormais tout lien qu'ils peuvent trouver dans les données relatives à la propriété d'un navire pour justifier leurs attaques, même si le véritable propriétaire est basé au Liban – un pays qui est techniquement en guerre avec Israël – ou même si les liens avec les États-Unis, le Royaume-Uni ou Israël sont plus anciens.

Ces nouveaux risques montrent que la sécurité du transport maritime reste menacée dans la région, malgré le déploiement de missions navales occidentales. L'UE a récemment lancé une opération navale défensive, EUNAVFOR Aspides, pour « contribuer à rétablir la liberté de navigation et protéger la marine marchande », mais il reste à voir dans quelle mesure cette mission encouragera certaines compagnies maritimes à reprendre le transit par la mer Rouge.

Les menaces pesant sur la navigation dans la région de la mer Rouge et du Golfe ont augmenté ces dernières années, comme le montre le Washington Institute for Near East Policy, dans une série de cartes décrivant la trajectoire des attaques maritimes, depuis 2019. Cependant, la campagne actuelle menée par les Houthis a créé des risques élevés dans la région qui ne disparaîtront pas immédiatement, même si le conflit plus vaste à Gaza prend fin. Les Houthis ont réussi à perturber le commerce maritime mondial, et les attaques contre les cibles militaires houthis au Yémen pourraient ne pas être en mesure de contenir les activités du groupe. Même s'ils acceptaient de mettre fin à leurs attaques, il est possible qu'à l'avenir ils aient recours à une campagne similaire, mais pour des raisons politiques différentes. Pour l'heure, le sud de la mer Rouge et le golfe d'Aden restent des zones à haut risque pour le commerce maritime mondial./