

Israël et la mer Rouge

*Emmanuel Navon*¹

La mer Rouge est l'une des arènes de la guerre actuelle entre Israël et l'Iran. C'est en effet dans les cieux de la mer Rouge que la milice pro-iranienne des Houthis tire ses missiles et envoie ses drones vers Israël, et que l'armée de l'air israélienne mène ses opérations de représailles au Yémen. Cette guerre porte atteinte aux intérêts commerciaux israéliens car de nombreuses compagnies de transport maritime qui livrent Israël au port d'Eilat évitent la mer Rouge depuis le début de la guerre. L'Iran étant à présent sur la défensive après la vaste opération aérienne israélienne du 26 octobre 2024 contre les infrastructures militaires iraniennes, la géopolitique de la mer Rouge pourrait être au seuil d'un changement favorable à Israël, puisque tous les pays limitrophes de la mer Rouge – mis à part le Yémen – ont soit des relations diplomatiques et commerciales avec Israël (Égypte, Jordanie, Érythrée), soit des relations officieuses susceptibles d'évoluer en normalisation (Arabie Saoudite et Soudan). Cet article explique les intérêts géopolitiques israéliens en mer Rouge en rappelant les liens historiques entre Israël et la mer Rouge, en retraçant l'évolution du rôle de la mer Rouge dans la doctrine militaire israélienne, et en analysant les défis et opportunités créés par la guerre Israël-Iran en mer Rouge.

Le contexte historique

La cartographie d'Israël à l'époque de l'Antiquité indique un accès à la mer Rouge sous la monarchie davidique (1050-930 av. J.-C.) et durant les huit premières décennies du royaume de Juda (qui dura de 930 à 586 av. J.-C. mais qui perdit l'accès à la mer Rouge au profit du royaume d'Edom en 843 av. J.-C.).

1. Professeur de relations internationales à l'université de Tel Aviv, et directeur exécutif d'ELNET-Israël

La monarchie hasmonéenne (165-63 av. J.-C.) fut quant à elle coupée de la mer Rouge [Gilbert, 1992, p. 5-13]. Sous l'Empire romain, c'est la province d'Arabie et non celle de Judée qui a accès à la mer Rouge [Bordet, 1969, p. 296-297]. Le roi Salomon (970-930 av. J.-C.) bâtit une flotte dans le port d'Éçion-Guéber (aujourd'hui Eilat du côté israélien et Aqaba du côté jordanien), qui lui permit de développer le commerce maritime avec les royaumes mitoyens de la mer Rouge – dont l'Afrique orientale [Johnson, 1989, p. 73].

Sous l'Empire ottoman, la province (ou « sanjak ») de Jérusalem s'étend jusqu'au golfe d'Aqaba. La résolution de San Remo (25 avril 1920) crée trois nouvelles entités – les « mandats » – qui remplacent l'Empire ottoman : la Mésopotamie, la Palestine, et la Syrie. La nouvelle Palestine (qui inclut alors ce qui deviendra la Transjordanie en 1921) est placée sous mandat britannique. Ses frontières lui donnent accès au golfe d'Aqaba et donc à la mer Rouge. Les tensions croissantes entre les populations arabe et juive du mandat britannique font émerger l'idée de son partage. Tant la Commission Peel (1937) que le Comité anglo-américain (1946) excluent le Sud du mandat – et donc l'accès à la mer Rouge – du territoire destiné à l'État juif. La proposition de partage de l'UNSCOP (entérinée par l'Assemblée générale des Nations unies le 29 novembre 1947), elle, attribue à l'État juif l'accès au golfe d'Aqaba. Cet accès se concrétise avec les accords d'armistice signés à Rhodes en février 1949 entre l'État d'Israël et ses voisins (Égypte, Jordanie, Syrie, Liban).

Pour Israël, l'accès à la mer Rouge constitue un atout géopolitique et commercial. En effet, cet accès ouvre à un Israël alors ostracisé par ses voisins un espace aérien et des eaux territoriales en direction de l'Afrique et de l'Asie. La compagnie aérienne El Al peut donc voler en direction du sud et de l'est bien qu'étant empêchée de survoler, à l'époque, les espaces aériens du Proche-Orient. Les navires israéliens peuvent commercer avec l'Afrique et avec l'Asie. La marine israélienne peut être présente sur deux fronts (Méditerranée et mer Rouge). Mais Israël n'a en réalité accès qu'au golfe d'Aqaba, car pour arriver à la mer Rouge il faut passer par le détroit de Tiran – ce qui donne *de facto* à l'Égypte et à l'Arabie Saoudite la capacité d'entraver le passage des navires israéliens. C'est précisément ce que fit l'Égypte entre 1949 et 1956, empêchant ainsi Israël de commercer par voie maritime avec l'Afrique et l'Asie.

L'importance stratégique de la mer Rouge

Israël força son accès au détroit de Tiran lors de la guerre de Suez (novembre 1956). Contraint de se retirer de la péninsule du Sinaï, Israël obtint cependant des États-Unis la garantie de libre-passage pour les navires israéliens dans le

détroit de Tiran [Sabel, 2022, p. 342]. Le moment était opportun, car c'est en 1956 que le Soudan – limitrophe de la mer Rouge – devient indépendant. La ministre israélienne des Affaires étrangères, Golda Meir, initie alors une offensive diplomatique vers l'Afrique, dont les futurs pays indépendants constitueront autant d'alliés potentiels à l'ONU. Du fait de l'animosité commune face à l'Égypte de Nasser, Israël et le Soudan commencèrent leurs pourparlers dès août 1956, mais ceux-ci prirent fin avec le coup d'État militaire de 1958, qui fit du Soudan un allié de l'Égypte [Navon, 2022, p. 361].

Loin de perdre son importance après le changement de régime au Soudan, la mer Rouge devient un axe prioritaire pour Israël. Elle est en effet l'un des axes centraux de la « stratégie de la périphérie » initiée par le Premier ministre israélien David Ben Gourion en 1958. L'année 1958 constitue en effet un tournant dans la position d'Israël au Proche-Orient et sur la scène internationale. Outre le Soudan, l'Irak rejoint également le camp arabe nationaliste et pro-soviétique à la suite d'un coup d'État. L'Égypte et la Syrie forment une « République arabe unifiée ». La France, alors seule alliée militaire d'Israël, commence à réduire son niveau de coopération avec Israël à la suite du retour du général de Gaulle au pouvoir. Aux États-Unis, l'administration Eisenhower refuse de lever son embargo militaire sur Israël par peur d'encourager d'autres pays arabes à rejoindre le camp soviétique. Acculé, Ben Gourion cherche une porte de sortie.

Il conçoit la « stratégie de la périphérie » avec le Mossad. L'idée est de tisser des alliances avec les pays non arabes et antisoviétiques de la « périphérie » du Proche-Orient : l'Iran, la Turquie, l'Éthiopie, mais également les Kurdes du nord de l'Irak, le Sud-Soudan, et les maronites du Liban. La mer Rouge joue un rôle central dans cette stratégie car c'est grâce à elle qu'Israël fait de l'Iran son premier fournisseur de pétrole. C'est également par la mer Rouge qu'Israël fournit à l'empereur éthiopien Haïlé Sélassié l'armement dont il a besoin contre le mouvement sécessionniste érythréen (outre son alliance avec l'Éthiopie, Israël ne souhaite pas qu'un nouveau pays musulman borde la mer Rouge). L'importance de la mer Rouge continue de croître avec l'indépendance de la Somalie (1960), de la Tanzanie (1961) et du Kenya (1963). La mer Rouge, en effet, donne accès à la Corne africaine et à l'océan Indien.

Précisément parce que la mer Rouge est devenue pour Israël un atout stratégique, la fermeture du détroit de Tiran aux navires israéliens par l'Égypte le 23 mai 1967 ne constitue pas seulement un *casus belli* mais également une atteinte grave au commerce extérieur d'Israël. La décision arbitraire de l'Égypte fut prise en violation de la convention de 1958 sur la haute mer [Sabel, 2022, p. 344]. Quant aux dommages économiques, le ministre israélien des Affaires étrangères Abba Eban les résuma ainsi au Conseil de sécurité de l'ONU après la fermeture du détroit : « Imaginez si une puissance étrangère bloquait l'accès à New York

ou Montréal, à Boston, Marseille, Toulon, Copenhague, Rio ou Tokyo, ou le port de Bombay. Quelle serait la réaction de vos gouvernements respectifs ? Que feriez-vous ? Combien de temps attendriez-vous ? » [Eban, 1992, p. 417].

Israël réimpose l'ouverture du détroit de Tiran avec la guerre des Six Jours (juin 1967), et l'Égypte s'engage contractuellement à ne plus entraver le libre passage des navires israéliens avec l'accord de paix de 1979 entre Israël et l'Égypte. Cet accord est d'autant plus important qu'Israël établit des relations diplomatiques avec la Chine et avec l'Inde en 1992, et voit ses relations commerciales et militaires avec l'Asie croître de façon exponentielle : les échanges avec la Chine s'élevaient à 50 millions de dollars en 1992 et à 11 milliards en 2019².

En 1993, Israël et l'Érythrée établissent des relations diplomatiques. En 1994, Israël et la Jordanie signent un accord de paix. À partir de 2015 (année de la signature de l'accord nucléaire avec l'Iran), l'Arabie Saoudite commence à se rapprocher discrètement d'Israël. Le Soudan et Israël annoncent la normalisation de leurs relations en octobre 2020 (motivée entre autres par la décision de l'administration Trump de retirer le Soudan de la liste des pays soutenant le terrorisme), une normalisation repoussée du fait de la guerre civile au Soudan. Mis à part le Yémen, Israël a donc des relations officielles ou officieuses avec tous les pays mitoyens de la mer Rouge. Le projet urbain Neom du prince héritier Mohammed ben Salmane, qui se trouve sur la mer Rouge, se bâtit en coopération avec de nombreuses sociétés israéliennes de haute technologie.

Nouveaux enjeux géopolitiques

La mer Rouge, en particulier sa partie sud, est l'arène de tensions géopolitiques entre les États-Unis, la Chine, la Turquie et l'Iran. La Chine et les États-Unis ont une base navale à Djibouti et l'Iran est impliqué dans la guerre au sein du Yémen, par son soutien aux Houthis. Ces tensions géopolitiques incluent également des acteurs non étatiques tels que les Houthis au Yémen et Al Shabaab en Somalie. La guerre au Yémen a acquis une dimension régionale avec les bombardements saoudiens contre les Houthis à partir de 2015, et avec les attaques de missiles par les Houthis contre les navires saoudiens.

Du point de vue d'Israël, la présence iranienne en mer Rouge constitue une menace stratégique, en particulier parce que l'Iran arme les Houthis et le Hamas.

2. Interview d'Emmanuel Lincot, « Chine-Israël : une relation dans l'ombre de la rivalité sino-américaine », *The Conversation*, 25/10/2021, <<https://www.iris-france.org/162007-chine-israel-une-relation-dans-l-ombre-de-la-rivalite-sino-americaine/>>.

D'où les relations privilégiées entre les services de renseignements israéliens et le gouvernement érythréen [Guzansky et Eran, 2018]. Le renforcement de la présence turque représente également un défi du fait de la détérioration des relations entre la Turquie et Israël. La Turquie a construit sa plus grande base militaire étrangère, et sa plus grande ambassade, à Mogadiscio en Somalie. En 2018, Ankara a également signé avec le Soudan un accord lui permettant d'installer une présence militaire dans ce pays et d'utiliser ses eaux territoriales.

L'Arabie Saoudite et les Émirats arabes unis (EAU) tentent de contrer la présence iranienne et qatarie en mer Rouge : les deux pays ont développé une présence militaire à Djibouti. Les EAU ont des bases militaires au Yémen (dont sur l'île de Périm) qu'ils utilisent contre les Iraniens et contre les Houthis.

Depuis octobre 2023, la mer Rouge constitue l'un des sept fronts sur lesquels Israël se bat. C'est en effet au-dessus de la mer Rouge que les Houthis envoient leurs missiles vers Israël et que l'armée de l'air israélienne conduit ses opérations de représailles. Les Houthis disposent de missiles et de drones capables de parcourir de longues distances. Ceux-ci incluent le Toufan, un missile sol-sol avec une portée de 1 800 km ; les missiles Soumar (2 000 km de distance) ; et les drones Wahid (2 500 km de distance).

Les attaques des Houthis contre les navires soupçonnés de transporter les importations israéliennes ont produit un blocus *de facto* sur le port d'Eilat. Cela affecte l'économie israélienne. 98 % des exportations israéliennes se font par voie maritime, avec uniquement 2 % par le port d'Eilat mais c'est par ce port qu'Israël exporte la majeure partie de ses phosphates et de son carbonate de potassium, et importe les voitures japonaises, chinoises et coréennes. Ce blocus *de facto* a coûté plus de trois milliards de dollars à l'économie israélienne [Terdiman, 2024].

Avant les attaques des Houthis, la mer Rouge représentait 15 % du commerce mondial et 30 % du transport global de conteneurs. Le transport maritime commercial dans la détroit de Bab el-Mandeb a diminué de plus de 50 % [Guzansky, Eylon et Winter, 2024]. À ce jour, les Houthis ont tiré plus de 300 drones, 150 missiles de croisière, et 120 missiles balistiques. Cinq navires ont été sérieusement endommagés et deux ont coulé. Ce défi a également produit de nouvelles opportunités, en particulier l'utilisation accrue de la voie commerciale terrestre ouverte peu avant le 7 octobre 2023 et liant les Émirats arabes unis à Israël *via* l'Arabie Saoudite et la Jordanie.

L'Iran a directement attaqué, dans l'océan Indien, des navires commerciaux liés à Israël. Ainsi, en novembre 2023, un porte-conteneurs appartenant à la compagnie singapourienne Eastern Pacific Shipping, contrôlée par le milliardaire israélien Idan Ofer, fut attaqué par un missile iranien de type Shahed-136 sur la côte sud-ouest de l'Inde. Un mois plus tard, un incident semblable se répéta avec un tanker de produits chimiques opéré par une société hollandaise associée à Ofer. En réponse,

Israël a déployé son système antimissile, actionné sa flotte, et envoyé son armée de l'air pour bombarder des infrastructures yéménites opérées par les Houthis.

La nouvelle crise internationale en mer Rouge confirme la division régionale entre l'axe d'agression iranien (mal nommé, de façon orwellienne, « axe de résistance ») et les monarchies sunnites (à l'exception du Qatar). Du fait de la guerre civile et du chaos au Soudan, l'Iran tente de s'y rétablir par le biais de la mer Rouge. L'accord de libre-échange entre Israël et les Émirats arabes unis a pour but de renforcer les relations commerciales entre les deux pays à travers la mer Rouge. La guerre Israël-Iran en mer Rouge a eu pour effet de renforcer la coopération régionale entre Israël, l'Égypte, et les monarchies du Golfe.

Conclusion

Fermée et hostile à Israël après son indépendance en 1948, la mer Rouge est devenue l'arène d'une coopération régionale entre tous ses pays limitrophes (hormis le Yémen), coopération dans laquelle Israël est la première puissance régionale. La politique proche-orientale de la nouvelle administration Trump permettra sans doute la défaite de l'Iran ainsi que la normalisation entre Israël et l'Arabie Saoudite. Un tel scénario soulèvera la question de la future stratégie chinoise dans une mer Rouge réalignée autour des intérêts américains. La Chine continuera d'affermir sa présence navale à Djibouti, mais l'affaiblissement de son allié iranien la conduira sans doute à réévaluer sa politique au Proche-Orient et vis-à-vis d'Israël.

Bibliographie

- BORDET M. (1969), *Précis d'histoire romaine*, Paris, Armand Colin.
- EBAN A. (1992), *Personal Witness*, New York, Putnam.
- GILBERT M. (1992), *The Atlas of Jewish History*, New York, William Morrow and Company.
- GUZANSKY Y. et ERAN O. (2018), « The Red Sea: An Old-New Arena of Interest », *INSS Insight*, n° 1068, 24 juin 2018.
- GUZANSKY Y., EYLON Y. et WINTER O. (2024), « Israel in the Red Sea: From Threats to Cooperation », *INSS Insight*, n° 1899, 9 octobre 2024.
- JOHNSON P. (1989), *Une histoire des Juifs*, Paris, Jean-Claude Lattès.
- NAVON E. (2022), *L'Étoile et le Sceptre. Histoire diplomatique d'Israël*, Paris, Hermann.
- SABEL R. (2022), *International Law and the Arab-Israeli Conflict*, Cambridge, Cambridge University Press.
- TERDIMAN M. (2024), « Israel in the Red Sea during the war in Gaza: Strategic insights », Middle East Institute, 10 mai 2024.