

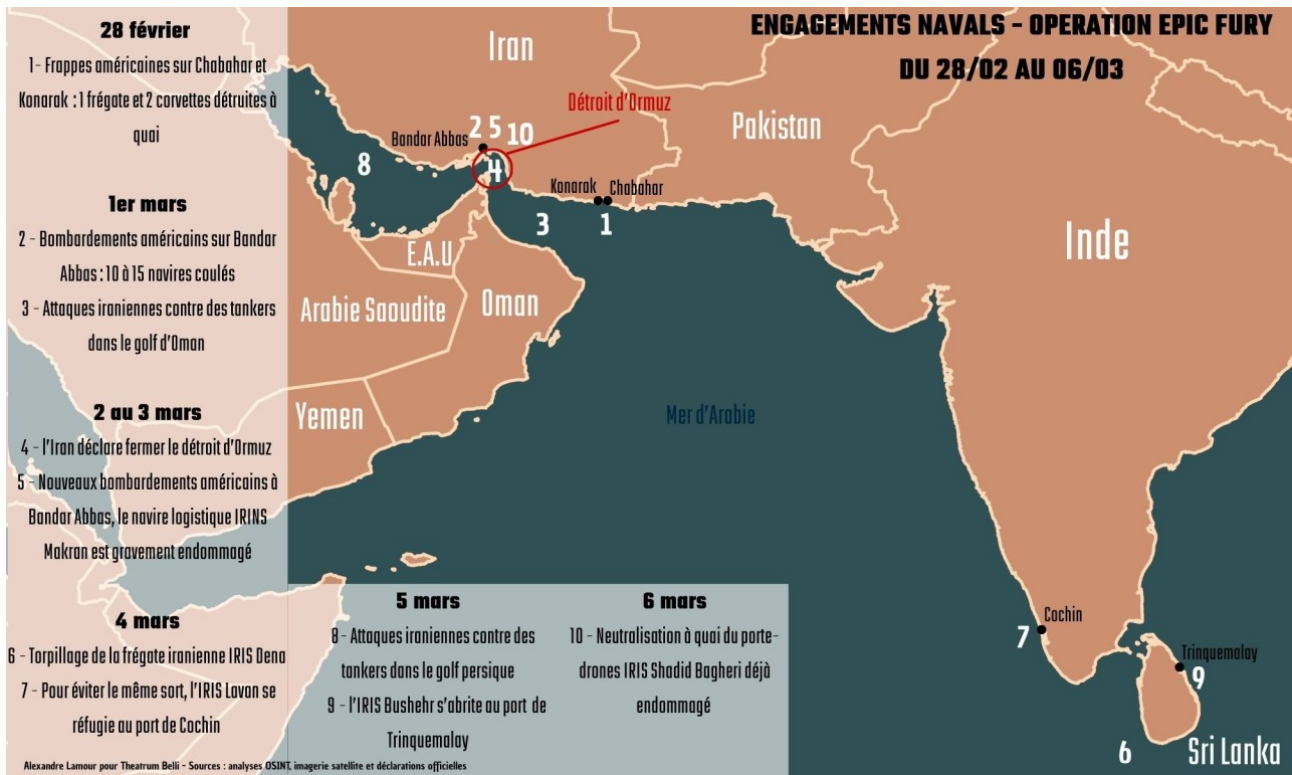
L'infographie propose une représentation géographique des principaux engagements navals survenus entre le 28 février et le 6 mars 2026. Cette représentation permet de saisir d'un coup d'œil l'étendue du théâtre des opérations, qui ne se limite pas aux abords immédiats du territoire iranien. Les premiers jours de l'opération révèlent plusieurs dynamiques, au premier rang desquelles figurent l'impact des conflits sur la circulation maritime et le contrôle des détroits stratégiques.

Dès le déclenchement de l'opération, le 28 février, les frappes américaines contre les bases navales iraniennes ont un effet immédiat sur la navigation dans le détroit d'Ormuz. En quelques heures, les données de suivi maritime font état d'une chute du trafic d'environ 70 % : des dizaines de pétroliers et de navires marchands jettent l'ancre dans le golfe Persique, attendant une clarification de la situation sécuritaire. Plusieurs grands armateurs suspendent rapidement leurs transits, et certains navires sont redirigés vers des routes alternatives pouvant aller jusqu'au cap de Bonne-Espérance, allongeant considérablement les délais d'acheminement.

La situation bascule ensuite vers une quasi-paralysie du détroit. Dans les jours qui suivent, les messages radio diffusés par les forces iraniennes, la menace des mines et les frappes contre des navires dans la région conduisent la plupart des opérateurs commerciaux à fuir la zone. Au plus fort de la crise, seules quelques traversées isolées sont enregistrées, signe que la navigation internationale s'est massivement retirée du corridor. Cette interruption de facto frappe un passage par lequel transite ordinairement près de 20 % du pétrole mondial, ce qui explique l'augmentation du prix du baril.

Concernant plus particulièrement les navires de combat, La majorité des pertes iraniennes recensées lors de cette première semaine survient dans les ports ou à proximité immédiate des installations navales, conséquence de frappes de précision combinant missiles de croisière, aviation et renseignement. Les Américains revendiquent ainsi plus qu'une quarantaine de destruction. Des combats ont aussi lieu en mer. La frégate *IRIS Dena* est torpillée par un sous-marin américain au large du Sri Lanka. Plusieurs bâtiments iraniens présents dans l'océan Indien cherchent alors refuge dans des ports étrangers. Des navires tels que l'*IRIS Lavan*, en Inde, ou l'*IRIS Bushehr*, au Sri Lanka, obtiennent ainsi l'autorisation d'accoster temporairement dans des ports neutres.

La paralysie du trafic maritime et la menace sur les flux énergétiques internationaux conduisent rapidement plusieurs puissances à envisager des mesures destinées à sécuriser la navigation. Le 9 mars, monsieur Emmanuel Macron annonce ainsi travailler avec plusieurs partenaires à la préparation d'une mission navale « *purement défensive* » destinée à rouvrir le détroit d'Ormuz. Présentée comme strictement défensive et multinationale, cette initiative pourrait associer des partenaires européens et asiatiques fortement dépendants de ces routes maritimes. Elle s'inscrirait dans un dispositif naval plus large, la France annonçant par ailleurs renforcer sa présence en Méditerranée orientale, en mer Rouge et dans la région d'Ormuz, notamment grâce au groupe aéronaval.



Crédit : Alexandre Lamour / Theatrum Belli.

Update from CENTCOM Commander on Operation Epic Fury:
pic.twitter.com/5KQDv0Cfxs

— U.S. Central Command (@CENTCOM) [March 11, 2020](#)