



Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique

L'ÉCONOMIE BLEUE



L'ÉCONOMIE BLEUE



Copyright ©2016
Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA)
www.uneca.org

Premier tirage: novembre 2016
ISBN: 978-99944-68-75-1

Tous droits réservés

Le texte et les données de ce document sont libres d'usage sous condition d'en citer la source. Toute reproduction à des fins commerciales est interdite.

Clause de non-responsabilité

Ce rapport résulte de l'analyse d'une étude commanditée par le Bureau sous-régional pour l'Afrique de l'Est (BSR-AE) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA). Le rapport ne représente toutefois pas les opinions ou la position de principe officielle de l'institution ou de pays couverts par le BSR-AE.

Le contenu de cette publication n'implique, de la part du Secrétaire général des Nations Unies, de l'Organisation des Nations Unies, de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique ou de tout autre instance, bureau affilié, organe subsidiaire ou agent des Nations Unies, y compris les bureaux et commissions régionaux ou les individus agissant à titre officiel au nom des Nations Unies, aucune prise de position ou reconnaissance officielle des pays, territoires ou zones maritimes, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites. Comme le précisent les conditions d'utilisation des sites Internet de l'Organisation des Nations Unies, les vues exprimées dans cet ouvrage ne correspondent pas nécessairement à celles de l'ONU ou de ses États membres.

Les termes « région » et « sous-région » indifféremment employés dans cet ouvrage n'ont aucune signification politique particulière.

Table des matières

Liste des figures	8
Liste des tableaux	10
Liste des encadrés	11
Remerciements	12
Préface	13
Abréviations et acronymes	14
Résumé	20
Plan du rapport	22

1 Introduction

1.1	L'économie bleue dans son contexte	26
1.2	L'objectif du rapport	32
1.3	Périmètre du rapport	32

2 La situation macroéconomique de l'Afrique de l'Est

2.1	Introduction	38
2.2	Résultats macroéconomiques	39
	2.2.1 Croissance économique	39
	2.2.2 Commerce de marchandises	41
	2.2.3 Flux de capitaux	44
	2.2.4 Marchés du travail	46
2.3	Performances budgétaire et monétaire	47
	2.3.1 Soldes budgétaires	47
	2.3.2 Taux d'intérêt	49
	2.3.3 Inflation	50
	2.3.4 Taux de change	52
2.4	Le rôle de l'économie bleue dans le programme de transformation structurelle	53
	Références	57

3 Changement climatique et gestion durable des ressources naturelles

3.1	Introduction	62
3.2	Développement économique et ressources naturelles	63
3.3	Conservation de la diversité biologique et de la nature en Afrique de l'Est	65
3.4	Changement climatique	72
3.5	Politiques d'adaptation et d'atténuation	75
3.6	Conclusions et recommandations	81
	Références	86

4 L'économie bleue en Afrique de l'Est : contexte géopolitique

4.1	Introduction	90
4.2	Le cycle de l'eau	92
4.3	La géopolitique en Afrique de l'Est	94
	4.3.1 Évolution historique de la région	94
	4.3.2 Glissement du pouvoir géopolitique	95
	4.3.3 La criminalité transnationale organisée en Afrique de l'Est	97
4.4	Mécanismes de résolution des conflits et perspectives de faire avancer l'ordre du jour de l'économie bleue dans la région OIO par des cadres collaboratifs	105
	4.4.1 Les dispositions du droit de la mer	105
	4.4.2 Gestion durable des ressources marines	107
	4.4.3 Autres initiatives et cadres pour remédier à l'insécurité en mer	109
4.5	Institutions et organismes spécifiques, principaux acteurs et mécanismes de coordination	113
4.6	Conclusions et recommandations	116
	Références	122

5 Le transport et les routes maritimes en Afrique de l'Est

5.1	Introduction	126
5.2	Le secteur du transport	126
5.3	Les ports des États côtiers et les routes maritimes	131
5.4	Ports et voies maritimes des États insulaires et archipélagiques	140
5.5	Accès des pays enclavés aux routes maritimes	141
5.6	Défis environnementaux : le transport maritime et le développement durable	144
5.7	Piraterie et sécurité maritime régionale	145
5.8	Institutions maritimes régionales clés et centres de formation	146
5.9	Conclusions et recommandations	147
	Références	150

6 L'économie bleue, l'énergie océanique/en eau profonde et le développement des ressources minérales

6.1	Introduction	154
6.2	L'exploitation des ressources énergétiques de l'océan et des grandes profondeurs	155
	6.2.1 Les énergies océaniques renouvelables	155
	6.2.2 Ressources énergétiques océaniques non renouvelables – pétrole et gaz offshore	170
	6.2.3 Ressources pétrolières et gazières au large des côtes – défis à relever et opportunités à saisir	179
6.3	L'extraction minière sous-marine et en eau profonde	181
	6.3.1 Gisements minéraux au large de l'Afrique de l'Est dans l'océan Indien occidental	181
	6.3.2 Ressources et réserves minières, permis d'exploration et d'exploitation	184
	6.3.3 L'exploration	186

6.3.4	L'activité minière	187
6.3.5	Fonds souverains et développement du secteur des hydrocarbures	188
6.3.6	Les impacts potentiels de l'activité minière en eau profonde	189
6.3.7	Enjeux et opportunités	190
6.3.8	Élaborer une politique minière des fonds marins	193
6.4	Conclusions et recommandations	194
	Références	196

7 Gestion durable de la pêche

7.1	Introduction	200
7.2	La pêche maritime en Afrique de l'Est	201
7.2.1	Exportations et importations	201
7.2.2	Moyens de subsistance et emploi	204
7.2.3	Sécurité alimentaire	206
7.3	L'aquaculture en Afrique de l'Est	209
7.4	Cadres juridiques et politiques et organisations coordinatrices	212
7.5	Accords internationaux et pays signataires	212
7.6	Les défis du secteur de la pêche et de l'aquaculture maritimes	215
7.7	Conclusions et recommandations	218
	Références	222

8 L'économie bleue et le tourisme durable en Afrique de l'Est

8.1	Introduction	226
8.2	Le poids économique du tourisme	228
8.3	Analyse comparée du secteur du tourisme en Afrique de l'Est	230
8.4	Les produits touristiques en Afrique de l'Est – situation actuelle et potentiel	233
8.5	La chaîne de valeur du tourisme	236
8.6	Initiatives et évolutions	238
8.7	Gouvernance et cadre institutionnel pour la gestion du tourisme	239
8.8	Conclusions et recommandations	240
	Références	243

9 Créer un environnement propice à l'ancrage de l'économie bleue : cadres politiques, partenariats et perspectives de développement

9.1	Introduction	248
9.2	Défis et perspectives de développement pour l'économie bleue	248
9.3	Les principes de l'économie bleue	253
9.4	Mesures à engager	254
9.5	Partenariats et vision partagée de l'économie bleue	256
9.6	Le financement de l'économie bleue	258
9.7	Principales recommandations pour tirer parti de l'économie bleue en Afrique de l'Est	259
	Conclusions	261

Liste des figures

- 1.1 Pays d'Afrique de l'Est avec leurs ZEE
- 1.2 Comment l'économie bleue renforce les outils économiques de la région
- 2.1 Croissance en Afrique de l'Est, 2009-14 (évolution annuelle moyenne du PIB en volume)
- 2.2 PIB, 2014 (milliards de dollars internationaux courants en PPA)
- 2.3 Cours internationaux des matières premières (base = 2005)
- 2.4 Cours des principaux produits de base (différentes échelles de temps)
- 2.5 Apports nets d'IDE à l'Afrique de l'Est (milliards USD à prix et taux de change courants), 2000-14
- 2.6 Moyenne d'apports annuels nets d'IDE 2012-2014 (millions USD à prix et taux de change courants)
- 2.7 APD des pays membres du CAD/OCDE, 2000-13 (millions USD à prix courants)
- 2.8 Part de l'emploi salarié dans la population active, 2012
- 2.9 Soldes budgétaires en Afrique de l'Est, 2012-13 (pourcentage du PIB)
- 2.10 Dette en pourcentage du PIB, 2013
- 2.11 Écart entre les taux débiteurs et les taux créditeurs en Afrique de l'Est, 2014
- 2.12 Inflation en glissement annuel dans les quatre pays d'Afrique de l'Est à forte inflation
- 2.13 Évolution mensuelle des monnaies locales vis-à-vis du dollar
- 3.1 Points chauds de l'Afrique orientale (en rouge) et des forêts côtières (en marron)
- 3.2 Le point chaud de biodiversité de Madagascar et des îles de l'océan Indien
- 3.3 Les aires marines protégées en Afrique de l'Est
- 3.4 Les menaces pesant sur les barrières de corail dans l'océan Indien
- 3.5 Carte des principaux impacts du réchauffement climatique
- 4.1 Où se trouve l'eau de la planète?
- 4.2 Le cycle de l'eau
- 4.3 Attaques et détournements réussis par les pirates somaliens, par mois (janvier 2009-mai 2012)
- 4.4 Incidences de piratage attribués aux pirates somaliens en 2010 et 2012
- 4.5 Carte des incidents terroristes en 2000 et 2013
- 4.6 Les recettes du marché noir transnational au Kenya (2014)
- 4.7 Les marchés illicites dans le monde, en valeur
- 4.8 Zones de saisies d'héroïne (en kilogrammes), 2010-13
- 4.9 Importantes saisies d'ivoire en Afrique de l'Est et en Asie, 2009-12
- 4.10 Les itinéraires commerciaux des ressources naturelles en provenance de RDC
- 4.11 Les câbles sous-marins le long des côtes africaines (2016)
- 5.1 Volume du commerce maritime des pays d'Afrique de l'Est comparé au total de l'Afrique (en millions de tonnes de port en lourd et de tonnes déchargées)
- 5.2 Volume du commerce maritime des pays d'Afrique de l'Est comparé au total de l'Afrique, des pays en développement et du reste du monde (en millions de tonnes de port en lourd et de tonnes déchargées)
- 5.3 Flottes marchandes des pays d'Afrique de l'Est (milliers de tonnes de port en lourd, 2009)
- 5.4 Le port de Mombasa et ses réseaux multimodaux régionaux

- 5.5 Attaques de pirates réussies et avortées, 2010 et 2014
- 5.6 Les voies navigables intérieures
- 5.7 Pipelines en projet
- 6.1 Accès à l'électricité dans les États côtiers et insulaires d'Afrique de l'Est
- 6.2 Les premiers pays africains en termes de capacités installées d'énergies renouvelables, par source (2013)
- 6.3 Répartition des sources renouvelables dans les bouquets d'énergies renouvelables (2013)
- 6.4 Part des énergies renouvelables dans le bouquet énergétique des pays (2010)
- 6.5 Caractéristiques des ondes de marée (liées à l'attraction du soleil et de la lune)
- 6.6 Le potentiel de l'énergie marémotrice dans le monde
- 6.7 Centrale marémotrice de Shiwa, en République de Corée
- 6.8 Économies d'échelle et profil de coût pour les ressources marémotrices
- 6.9 Courants océaniques mondiaux
- 6.10 Le potentiel des énergies marémotrices et des courants océaniques dans l'OIO
- 6.11 Le potentiel de l'énergie houlomotrice dans le monde
- 6.12 Économies d'échelle et profil de coût pour les ressources houlomotrices
- 6.13 Le potentiel des énergies maréthermiques dans le monde
- 6.14 Le potentiel des énergies houlomotrices et maréthermiques dans l'OIO
- 6.15 Potentiel du gradient de salinité dans le monde
- 6.16 Atlas du potentiel de l'énergie éolienne en Afrique
- 6.17 Sites de simulation pour l'évaluation du potentiel de l'énergie éolienne au large de Maurice
- 6.18 Stades de développement des technologies énergétiques océaniques
- 6.19 Exploration pétrolière et gazière en Afrique de l'Est, par décennie (1950-2010)
- 6.20 Délivrance des permis, 2006 et 2012
- 6.21 Blocs d'exploration au large des côtes du Kenya et de la Tanzanie
- 6.22 Les ressources minérales en eau profonde dans l'océan Indien occidental
- 6.23 Les rapports entre l'exploration, les ressources et les réserves minières
- 6.24 Liens entre les résultats de la prospection, les ressources et les réserves minérales
- 6.25 Zones d'exploration de nodules et de sulfures polymétalliques dans l'océan Indien
- 6.26 Schéma de l'activité minière en eau profonde
- 7.1 Exportations et importations de poisson en Afrique de l'Est, volumes moyens (2008-12)
- 7.2 Importance des exportations et des importations de poisson dans les pays d'Afrique de l'Est
- 7.3 Emplois par type d'activité dans le secteur de la pêche en Afrique
- 7.4 Nombre de pêcheurs en Afrique de l'Est, en valeur absolue
- 7.5 Contribution de la pêche au PIB, par activité, dans divers pays d'Afrique
- 7.6 Disponibilité du poisson et sous-alimentation en Afrique de l'Est, 2009
- 7.7 Références au secteur de la pêche dans les plans et stratégies alimentaires et nutritionnels
- 7.8 La production aquacole en Afrique de l'Est, 2010
- 8.1 Les flux touristiques de 1950 à 2030
- 8.2 La marina d'English-Point à Mombasa (Kenya)
- 8.3 Chaîne de valeur du tourisme

Liste des tableaux

- 1.1 Composantes de l'économie bleue
- 2.1 Longueur du littoral des pays côtiers d'Afrique de l'Est
- 2.2 Balance commerciale annuelle, 2008-14 (prix et taux de change courants)
- 2.3 Emploi agricole (pourcentage de la population active)
- 2.4 Inflation en Afrique de l'Est, 2013-14
- 2.5 Taux de change (monnaie locale/USD)
- 2.6 Décomposition des gains de productivité du travail, 1991-2012
- 2.7 Productivité sectorielle du travail / productivité globale du travail
- 3.1 Les trois premiers produits d'exportation par pays (en pourcentage des exportations totales)
- 3.2 Projets en lien avec l'écosystème marin et côtier définis dans les PANA
- 3.3 Initiatives d'adaptation du littoral et des îles au changement climatique
- 4.1 Indice mondial du terrorisme (GTI) 2014 (classement des pays d'Afrique de l'Est)
- 5.1 Flottes marchandes des pays d'Afrique de l'Est, par type de navires (milliers de tonnes de port en lourd, 2012)
- 6.1 Tanzanie : production d'électricité à partir du gaz
- 6.2 Typologie et caractéristiques des dépôts minéraux
- 6.3 Les contrats d'exploration accordés par l'Autorité maritime internationale
- 7.1 Pays signataires d'accords internationaux et membres de commissions internationales
- 8.1 Arrivées de touristes internationaux et recettes touristiques pour les pays d'Afrique de l'Est
- 8.2 Contribution du tourisme au PIB et à l'emploi en Afrique de l'Est
- 8.3 Activités touristiques et défis à relever par les pays d'Afrique de l'Est – synthèse
- 9.1 Défis et opportunités des services écosystémiques en lien avec l'économie bleue

Liste des Encadrés

- Encadré 3.1 Autres initiatives d'adaptation
- Encadré 3.2 REDD+ et les initiatives en faveur du carbone bleu
- Encadré 4.1 Conflits autour des frontières maritimes
- Encadré 4.2 Extension du plateau continental
- Encadré 4.3 Le patrimoine culturel subaquatique
- Encadré 4.4 L'opération Atalante de la force navale européenne
- Encadré 4.5 La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et certaines dispositions clés relatives aux espaces maritimes
- Encadré 5.1 Port d'Ehoala, à Madagascar
- Encadré 6.1 Les engagements des PEID en matière d'énergies renouvelables
- Encadré 6.2 Les « SIDS Dock »
- Encadré 7.1 Améliorer les bénéfices de la chaîne de valeur
- Encadré 7.2 Combattre la pêche INN
- Encadré 7.3 Un accord autour de la pêche au thon
- Encadré 8.1 Intéresser les populations locales aux retombées du tourisme
- Encadré 9.1 Cadres réglementaires

Remerciements

Cet ouvrage est publié sous la direction d'Antonio M.A. Pedro (ancien directeur, CEA/BSR-EA) et de Daya Bragante (chef de pôle, CEA/BSR-EA). Colm Foy, Iris Monnereau (auteur principal) et Christian Lionet (pour la version française) ont dirigé la rédaction de l'ouvrage.

Plusieurs auteurs et contributeurs ont participé à la rédaction des différents chapitres. Chapitre 2 : Timothy Wilson (auteur), Andrew Mold, Pedro Martins, Farzana Sharmin, Yohannes Hailu, Emmanuel Hakizimfura et Chali Nondo ; chapitre 3 : Patricia Ramarojaona et Pierre Failler (auteurs), GRID-Arendal et Dixon Waruinge ; chapitre 4 : Daya Bragante (auteur), Alex Benkenstein, Gabor Beszterczey, François Laurent, Allan Mukungu, Philippe Murcia et le bureau des affaires juridiques de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer ; chapitre 5 : Yohannes Hailu et Ademun Odeke ; chapitre 6 : Yohannes Hailu et Jeremy Webb (auteurs) et Ruud Kempener ; chapitre 7 : Joe Wadawi (auteur), Rayviscic Mutinda et Geoffrey Manyara ; chapitre 8 : Iris Monnereau (auteur). La version française a été élaborée et traduite par Catherine Nallet-Lugaz.

L'équipe de rédaction exprime sa reconnaissance au CEA/BSR-EA pour tous les conseils et recommandations qu'il lui a apportés. Elle assume l'entière responsabilité des éventuelles erreurs ou omissions qui pourraient subsister dans la version définitive de cette publication. L'équipe tient également à remercier les participants de la 19^e réunion du Comité intergouvernemental d'experts, pour leurs précieuses contributions à la préparation de cet ouvrage.

Préface

Le concept de l'économie bleue recouvre une nouvelle vision de l'exploitation économique des ressources des océans, lacs, fleuves et autres étendues d'eau. Avec l'économie « verte », il offre un cadre pour une utilisation rationnelle et durable des ressources naturelles, renouvelables et non renouvelables. Pour l'Afrique de l'Est, l'économie bleue revêt une importance particulière, puisque la région s'étend sur la totalité de la ceinture centrale du continent africain, depuis l'océan Indien occidental jusqu'à l'océan Atlantique, et englobe les immenses réserves aquatiques de la région des Grands lacs.

Lors de la 19^e réunion du Comité intergouvernemental d'experts à Antananarivo, organisée du 2 au 5 mars 2015 par le Bureau sous-régional pour l'Afrique de l'Est (BSR-AE) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), les participants ont reconnu l'importance de l'économie bleue pour la sous-région et confié au BSR-AE la mission d'évaluer les opportunités inhérentes à une approche de l'économie bleue et, en parallèle, d'examiner les défis que rencontrent les principales filières économiques dans la région. Les grands pôles d'activité retenus – gestion des ressources naturelles, transport maritime, énergie, pêches et tourisme – l'ont été de par l'importance qu'ils représentent pour les communautés de la sous-région, leurs perspectives de développement et leur importance dans une stratégie axée sur l'économie bleue. Soucieux de replacer ces activités dans leur contexte, le rapport propose également une analyse des conditions macroéconomiques prévalant dans la sous-région et dans l'océan Indien occidental, les enjeux géopolitiques connexes et les réseaux régionaux susceptibles d'être mobilisés pour déployer une approche de l'économie bleue au service du développement économique.

Fort de ces principes, le présent ouvrage constitue un catalogue exceptionnel des opportunités et des défis découlant de l'adoption d'une stratégie de développement économique et social fondée sur l'économie bleue dans la région de l'Afrique de l'Est. Il met également en évidence des perspectives de développement solidaire et inclusif, dont les décideurs politiques n'avaient jusqu'à présent pas pris conscience. C'est là un aspect essentiel quand on sait que l'accélération de la croissance que connaissent de nombreux pays d'Afrique ne s'accompagne ni d'une réduction de la pauvreté ni d'une amélioration sensible de la prospérité. Rapprochées des perspectives de croissance durable et solidaire identifiées par une approche de l'économie verte, les conclusions de ce rapport ne peuvent que donner des motifs d'espérance aux décideurs et aux habitants de la région. La richesse et la diversité des écosystèmes est-africains, reliés les uns aux autres et interconnectés, pénétrant profondément dans l'arrière-pays et servant de passerelle entre deux océans, peuvent poser les jalons d'un développement à la fois durable et inclusif.

Il appartient désormais aux décideurs politiques et à la communauté internationale d'exploiter les pistes identifiées et présentées dans cette publication.

Antonio M. A. Pedro,
Ancien directeur, CEA/BSR-AE
Directeur, bureau sous-régional pour l'Afrique Centrale (BSR-AC)
Kigali, Rwanda.

Abréviations et acronymes

AE	Afrique de l'Est
AEGM	Ad-Hoc Expert Group Meeting
AIE	Agence internationale de l'énergie
AIM	Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans
AMDC	Centre africain pour le développement des ressources minérales
AMISOM	Mission de l'Union africaine en Somalie
AMP	Aire marine protégée
ANE	Avant notre ère
APP	Africa Progress Panel
APSP	Accords de partenariat dans le secteur de la pêche
ASS	Afrique subsaharienne
BSR-AC	Bureau sous-régional pour l'Afrique Centrale
BSR-AE	Bureau sous-régional pour l'Afrique de l'Est
CAD	Comité d'aide au développement
CAE	Communauté de l'Afrique de l'Est
CAF	Coût, assurance et fret
CAFRS	Stratégie globale de réforme de la pêche africaine
CAO	Communauté de l'Afrique orientale
CAPC	Centre africain pour la politique en matière de climat
CBNRM	Gestion communautaire des ressources naturelles
CCNUCC	Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
CCTTFA	Agence de facilitation du transit dans le Corridor central
CENUA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CEPGL	Communauté économique des pays des Grands Lacs
CERMES	Centre for Resource Management and Environmental Studies
CIA	Central Intelligence Agency
CITES	Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction
CIRGL	Conférence internationale sur la région des Grands Lacs
CMF	Forces maritimes combinées
CNUDD	Conférence des Nations Unies sur le développement durable
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
COI	Commission de l'océan Indien
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
CRIMLEA	Critical Maritime Routes Law Enforcement Agency
CSIC	Conseil espagnol de la recherche scientifique
CTF	Groupe de forces internationales
CTOI	Commission des thons de l'océan Indien
DFID	Department for International Development (Royaume-Uni)
DMA	Domaine maritime africain

EAH&RC	East African Harbours and Railways Corporation
EAME	Écorégion marine est-africaine
EAU	Émirats arabes unis
EIA	Energy Information Administration
EIU	Economist Intelligence Unit
ENSO	Oscillations australes et El Niño combinés
ETM	Énergie thermique des mers
ÉU	États-Unis d'Amérique
EUNAVFOR	Force navale de l'Union européenne
FAB	Franco à bord
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
FEM	Fonds pour l'environnement mondial
FGP	Flottes de grande pêche
FIDA	Fonds international de développement agricole
FLP	Front de libération de la Palestine
FMI	Fonds monétaire international
GCRN	Gestion communautaire des ressources naturelles
GIEC	Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat
GNL	Gaz naturel liquéfié
GPL	Gaz de pétrole liquéfié
GTI	Indice du terrorisme mondial
IBN	Initiative du bassin du Nil
IDE	Investissements directs étrangers
IDP	Personnes déplacées à l'intérieur de leur pays / Déplacés internes
IGAD	Autorité intergouvernementale pour le développement
IMLI	Institut de droit maritime international
IRENA	Agence internationale pour les énergies renouvelables
ISA	Autorité internationale des fonds marins
ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
ITIE	Initiative pour la transparence dans les industries extractives
LMMA	Aire marine sous gestion locale
LTA	Autorité du lac Tanganyika
LVFO	Organisation des pêches du lac Victoria
MCS	Suivi, contrôle et surveillance
MICE	Tourisme de réunions, congrès, conventions et voyages de gratification (ou « industrie des réunions »)
MRNT	Ministère des Ressources naturelles et du tourisme (Tanzanie)
NC-TTCA	Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
NTIC	Nouvelles technologies de l'information et des communications
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques

OIM	Organisation internationale pour les migrations
OIO	Océan Indien occidental
OIT	Organisation internationale du travail
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMT	Organisation mondiale du tourisme
ONU	Organisation des Nations Unies
OOS	Opération <i>Ocean Shield</i>
OMT	Organisation mondiale du tourisme
ONUDI	Organisation des Nations Unies pour le développement industriel
OTAN	Organisation du traité de l'Atlantique Nord
ORGP	Organisations régionales de gestion des pêches
PAM	Programme alimentaire mondial des Nations Unies
PANA	Programme d'action national d'adaptation
PDDAA	Programme détaillé pour le développement de l'agriculture africaine
PEID	Petits États insulaires en développement
PIB	Produit intérieur brut
PMA	Pays les moins avancés
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
PPA	Parité de pouvoir d'achat
PPA	Partenariat pour la pêche africaine
PSE	Paiement des services écosystémiques
PwC	Pricewaterhouse Coopers
RDB	Rwanda Development Board
RDC	République démocratique du Congo
REDD	Réduction des émissions causées par le déboisement et la dégradation des forêts
R-PP	Proposition de plan de préparation
RU	Royaume-Uni
SADC	Communauté de développement d'Afrique australe
SFI	Société financière internationale
STCW	Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille
SUA	Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime
SWIOFC	Commission des pêches pour le sud-ouest de l'océan Indien
TIC	Technologies de l'information et de la communication
TTCA-NC	Autorité de coordination des transports en transit sur le couloir septentrional
UA	Union africaine
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature
UIT	Union internationale des télécommunications
UMM	Université maritime mondiale
UNCLOS	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

UNDESA	Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
UNISDR	Stratégie internationale de prévention des catastrophes des Nations Unies
UNODC	Office des Nations Unies contre la drogue et le crime
UN-DOALOS	Division des affaires maritimes et du droit de la mer des Nations Unies
UN-OHRLLS	Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement
USD	Dollar des États-Unis
VCS	Norme carbone vérifié
VMA	Vision minière pour l'Afrique
WCS	Wildlife Conservation Society
WIOMSA	Association des sciences de la mer de l'océan Indien occidental
WOC	Conférence mondiale sur les océans
WTTC	Conseil mondial pour le voyage et le tourisme
WWF	Fonds mondial pour la nature
ZEE	Zone économique exclusive



Résumé



La tortue de mer, de William Bradberry.

Résumé

Grâce aux perspectives qu'il ouvre pour le développement de l'Afrique, le concept d'économie bleue suscite toujours plus d'intérêt. Lors de la 19^e réunion du Comité intergouvernemental d'experts (CIE) qui s'est tenue du 2 au 5 mars 2015 à Madagascar, les participants ont souligné le rôle central que l'économie bleue pouvait jouer en Afrique de l'Est en faveur d'une transformation structurelle, d'une croissance économique et d'un développement social durables. L'« économie bleue » telle qu'envisagée dans ce rapport embrasse, en plus des mers, des océans et des côtes, toutes les étendues et cours d'eau de la région, donc les fleuves et les lacs. Les États enclavés, notamment ceux de la région des Grands lacs, sont de ce fait concernés. Les principaux secteurs impliqués dans l'économie bleue sont ceux traditionnels des pêches, de l'aquaculture, du tourisme, des transports, et des ports, ainsi que ceux des énergies renouvelables et de l'extraction minière en eaux profondes. Loin d'être isolés du reste de l'économie, ces secteurs entretiennent tous de nombreux liens avec les autres filières d'activité. Il convient dès lors de renforcer ces liens pour favoriser l'essor de l'économie bleue et permettre à la région de conserver et d'optimiser la richesse qu'elle génère. À condition d'être bien exploitée, l'économie bleue peut apporter des réponses aux défis de long terme, tels que la perte de biodiversité, la préservation de la compétitivité à l'ère de la mondialisation, l'atténuation et l'adaptation au changement climatique, la réduction de la pauvreté et l'allègement des pressions grandissantes sur les ressources naturelles.

L'économie bleue constitue une opportunité économique pour l'État et le secteur privé, appelés à catalyser le développement économique tout en prenant en compte les aspects sociaux et environnementaux ainsi que ceux de bonne gouvernance.. Elle repose sur une utilisation durable des écosystèmes aquatiques, l'intégration, la conservation et les principes définis dans les objectifs de développement durable (ODD), relatifs à la garantie d'un accès à l'eau et à l'assainissement pour tous avec une gestion durable des ressources hydriques (objectif 6) ainsi qu'à la conservation et l'exploitation durables des océans, des mers et des ressources marines (objectif 14).

Ce rapport souligne l'importance des secteurs traditionnels et émergents en lien avec l'économie bleue et analyse les problématiques entourant leur développement en Afrique de l'Est. Il permet également de mieux appréhender le potentiel de ces secteurs et les dimensions géopolitiques de l'accès à ces ressources et de leur gestion, tout en analysant les impacts possibles du changement climatique sur l'économie bleue et la gestion durable des ressources naturelles dans la région. Ce rapport propose par ailleurs des pistes d'actions à engager pour poser les jalons et créer l'environnement nécessaires au développement de l'économie bleue en Afrique de l'Est. Il participe à ce titre à l'élaboration fondamentale de politiques d'appui à l'économie bleue.

L'Autorité internationale des fonds marins (ISA), dont la mission principale consiste à « réglementer l'exploitation minière des grands fonds marins et [à] accorder une importance particulière à ce que le milieu marin soit protégé contre les effets nocifs qui peuvent résulter des activités minières, y compris l'exploration et l'exploitation », a accordé un permis exclusif d'exploration à la *China Ocean Mineral Resources Research and Development Association* (COMRA) et à la République de Corée pour l'exploitation des sulfures polymétalliques dans l'océan Indien. L'ISA a également autorisé le gouvernement indien à mener des activités d'exploration pour les nodules polymétalliques dans l'océan

Indien. Ce sont là des occasions que les pays d'Afrique de l'Est devraient également pouvoir saisir. Les ressources de la haute mer constituent un bien public international sur lequel toutes les nations du monde peuvent exercer un droit légitime. C'est la raison pour laquelle les pays d'Afrique de l'Est doivent, comme cela a été évoqué à Madagascar, contacter individuellement ou collectivement l'ISA pour affirmer leurs droits et établir le bien-fondé de leurs revendications sur les ressources des fonds marins.

Les conclusions du rapport démontrent que, malgré l'abondance de ses ressources en lien avec l'économie bleue, l'Afrique de l'Est a échoué à installer une croissance durable et solidaire, et qu'elle reste pénalisée par une pauvreté omniprésente. Les secteurs traditionnels et non traditionnels de l'économie bleue se heurtent toujours à des obstacles qui contrarient leur capacité à contribuer à un développement inclusif. Celui-ci ne peut être atteint qu'à travers un meilleur alignement des différents secteurs de l'économie bleue et une plus grande cohérence des dispositifs et des initiatives. Cela requiert d'importants investissements, en temps et en énergie, afin de dégager un consensus entre les parties prenantes et de promouvoir la responsabilité sociale des entreprises, en impliquant les associations du secteur privé. Un développement fondé sur l'économie bleue passe par la participation de tous, à tous les niveaux et à toutes les étapes. Plusieurs impératifs devront être respectés : une répartition des bénéfices basée sur l'inclusion sociale, des encouragements aux petits et moyens producteurs, le recours aux technologies de pointe et la promotion de la sécurité alimentaire dans l'ensemble de la région.

Ce rapport révèle également la capacité de l'économie bleue à améliorer la gouvernance des ressources marines et d'eau douce en Afrique de l'Est. Les dirigeants de la région vont devoir définir une vision claire de cette économie bleue, des trajectoires de transition associées et de la répartition des coûts et des avantages, sans occulter les défis et les opportunités qui en découleront sur le plan environnemental. Cette vision avec une perspective est-africaine est indispensable et elle peut s'inspirer des recommandations du rapport afin de faire émerger un consensus national autour de l'économie axée sur les océans, les côtes et les ressources en eau douce. Elle permettra de définir un cadre pour les investissements, pour l'activité des entreprises et pour une gestion éclairée du patrimoine naturel.

Si les pouvoirs publics ont un rôle essentiel à jouer dans le développement de l'économie bleue, ils doivent également s'appuyer sur le secteur privé et la société civile. Les initiatives économiques envisageables en appui à l'économie bleue décrites dans ce rapport concernent notamment les projets de carbone bleu, les obligations bleues, les plans de certification des fruits de mer, la fiscalité verte, les nouveaux accords de pêche, la rémunération des services de protection de l'écosystème, ou encore les échanges de dettes.

Une stratégie durable axée sur l'économie bleue favorise les activités économiques autour des ressources marines et aquatiques qui contribuent à la pérennité des lacs, des fleuves, des océans, des mers et des côtes. C'est aussi une stratégie qui prône l'évolution des modèles d'affaires dans les secteurs traditionnels au profit de débouchés durables. C'est, enfin, une stratégie qui soutient l'action d'acteurs bien spécifiques pour élaborer et mettre en œuvre des initiatives intégrées perpétuant la valeur des lacs, des fleuves, des côtes et des rivages. Les solutions passeront également par un arsenal de politiques de long terme qui, à strictement parler, sortent du champ de l'économie bleue, comme l'éducation et l'emploi, le soutien aux communautés, la microfinance et le développement d'entreprises sans lien direct avec les ressources marines ou aquatiques.

Plan du rapport

Chapitre 1 : Introduction

Ce chapitre fournit des informations de base sur l'économie bleue.

Chapitre 2 : La situation macroéconomique de l'Afrique de l'Est

Rappel des conditions macroéconomiques prévalant dans les 14 pays appartenant à la région de l'Afrique de l'Est.

Chapitre 3 : Changement climatique et gestion durable des ressources naturelles

Examen des ressources naturelles disponibles, des conséquences attendues du changement climatique, de la gestion des ressources naturelles dans la région en lien avec l'économie bleue et des défis pour son développement.

Chapitre 4 : De l'importance de la géopolitique

Discussions des implications géopolitiques de l'économie bleue en Afrique de l'Est et de ses dimensions nationales et régionales.

Chapitre 5 : Transport et routes maritimes

Analyse de l'importance du commerce maritime pour les États côtiers, insulaires et enclavés en Afrique de l'Est.

Chapitre 6 : Exploitation minière en eaux profondes et développement de l'énergie

Examen de l'évolution des technologies énergétiques en eaux profondes et de l'exploitation des réserves *offshore* de pétrole et de gaz. Le chapitre analyse également les perspectives en matière d'énergies renouvelables pour les capacités et la sécurité énergétiques futures des États côtiers et insulaires de la région.

Chapitre 7 : Pêche et aquaculture : tendances, défis et opportunités

Analyse de l'activité halieutique (en mer et en eaux intérieures) et de l'aquaculture, et de leurs perspectives concernant la sécurité alimentaire, les moyens de subsistance et les recettes d'exportation. Le chapitre recense les défis et les opportunités du développement de cette filière dans la région.

Chapitre 8 : Gestion du tourisme durable

Discussion de l'état du développement du secteur touristique en Afrique de l'Est, des défis rencontrés et des perspectives de croissance.

Chapitre 9 : Conditions favorables à l'ancrage de l'économie bleue : cadres politiques, partenariats et coopération régionale

Présentation des cadres politiques, juridiques et réglementaires susceptibles de favoriser le développement de l'économie bleue en Afrique de l'Est, et recommandations à l'intention des décideurs.

1



Introduction

Un chalutier à l'aube, de Steve Goodwin.

1.1 L'économie bleue dans son contexte

Plus de 70 % de la surface du globe sont recouverts d'eau. L'eau est le point de départ de toutes les formes de vie, y compris humaine¹. Condition préalable indispensable à l'apparition de la vie, l'eau joue aussi un rôle central dans les domaines de la sécurité alimentaire (poissons et autres ressources), de l'énergie (avec les gisements sous-marins de gaz et de pétrole), du transport et des énergies renouvelables. Le développement de l'économie bleue est essentiel pour la pérennité à long terme des eaux douces, des côtes et de l'espace océanique, puisque l'on sait que l'état de santé de ces ressources est inextricablement lié à la gestion, au développement et au bien-être des populations côtières et riveraines.

La moitié des habitants de la planète vivent à moins de 60 kilomètres de la mer et les trois quarts des grandes villes du monde sont situées sur une côte². Les océans et les masses d'eau douce constituent un moyen de subsistance et une source d'emploi pour des millions d'êtres humains. L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) estime que pour quelques 4,2 milliards de personnes, le poisson représente plus de 15 % des apports en protéines animales³. Et 90 % des marchandises échangées dans le monde transitent par la mer⁴. Le marché mondial des biotechnologies marines devrait atteindre 4,9 milliards de dollars d'ici 2018, grâce à une hausse des investissements dans la recherche et une poussée de la demande en ingrédients naturels d'origine marine. Il existe probablement plus de 10 000 espèces marines dont nous ignorons encore pratiquement tout et qui pourraient être exploitées pour créer des denrées alimentaires, des produits pharmaceutiques, des cosmétiques ou des bioénergies⁵. Face à une demande énergétique croissante, le gaz et le pétrole resteront pour de nombreuses années la principale source d'énergie mondiale. Depuis les années 1950, les activités d'extraction au large des hydrocarbures se sont considérablement développées. En 2015, près de 30 % de la production mondiale de gaz et de pétrole proviennent désormais d'installations *offshore* — une tendance qui devrait perdurer⁶. Le secteur de la pêche emploie directement plus de 730 000 habitants de l'Afrique de l'Est, sachant que des millions d'autres travaillent dans la même chaîne de valeur pour la transformation, la commercialisation et la vente de poisson. Bon nombre de ces personnes sont des petits opérateurs qui fournissent aux marchés locaux et infrarégionaux des denrées alimentaires. Dans certains pays d'Afrique de l'Est, l'économie bleue contribue jusqu'à hauteur de 27 % aux recettes de l'État et représente 33 % du total des recettes d'exportations (chapitre 2).

Les nouvelles technologies commencent à s'intéresser aux ressources de la haute mer mais aussi aux sources alternatives d'énergie — marémotrice, maréthermique, houlomotrice et éolienne. L'économie bleue offre par ailleurs des débouchés pour

¹ http://www.unep.org/urban_environment/issues/coastal_zones.asp

² *ibid.*

³ FAO (2014), *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture – Possibilités et défis*, FAO : Rome

⁴ <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>

⁵ The Commonwealth (2014), "The Oceans Economy for Small Island Developing States", *Commonwealth Trade Hot Topics*, Issue 110

⁶ http://www.modec.com/about/industry/oil_gas.html

les activités de loisir tout en respectant les valeurs culturelles et religieuses. La mer et les fleuves nourrissent un imaginaire de liberté, d'aventures et de distractions. Les communautés riveraines et côtières fondent souvent leur identité sur ces atouts naturels. Certains habitats du littoral, comme les mangroves, les herbiers ou les récifs coralliens, protègent contre les tempêtes et les déferlantes, tout en abritant une vie océanique importante et en servant de puits de carbone naturels. Le tourisme est l'une des activités les plus développées au monde et les côtes attirent des voyageurs en quête de plages propres, d'eaux calmes et de vie marine. Mais en raison, notamment, de la pollution, de la surpêche et de l'impact du changement climatique, les ressources marines et d'eau douce sont soumises à rude épreuve et se dégradent. L'état de santé de ces ressources est inextricablement lié à la gestion durable, au développement et au bien-être des populations côtières et riveraines. Cette multitude d'écosystèmes contribue à la perpétuation des océans, des zones côtières et des masses d'eau douce et ouvre toujours plus de pistes pour les technologies modernes ; mais elle exige une approche globale du développement reposant sur une exploitation durable de l'économie bleue.

« *L'économie bleue, c'est l'avenir de l'Afrique* ». C'est le vice-président des Seychelles, Danny Faure, qui l'a proclamé avec force en 2014 à l'occasion de la 22^e session ordinaire de l'assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine (UA). Dans sa *Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – horizon 2050 (Stratégie AIM 2050)*, l'UA présente pour sa part l'économie bleue comme la « nouvelle frontière de la renaissance africaine ». Ce concept relativement récent occupe également une place centrale dans l'*Agenda 2063* de l'UA, qui affirme que « l'économie bleue de l'Afrique sera un contributeur majeur à la transformation continentale et de la croissance, en permettant les progrès des connaissances sur la biotechnologie marine et aquatique, la croissance d'une industrie maritime à l'échelle de l'Afrique, le développement du transport maritime, fluvial et lacustre ainsi que de la pêche; et l'exploitation et la valorisation des minerais qui ne sont pas encore exploités ainsi que d'autres ressources »⁷. Les zones maritimes sous juridiction africaine s'étendent sur quelque 13 millions de kilomètres carrés, y compris les eaux territoriales, les zones économiques exclusives (ZEE), et un plateau continental d'environ 6.5 millions de km² (dont l'exploitation est placée sous la juridiction des États côtiers attenants).⁸ Les lacs d'Afrique ont par ailleurs une superficie d'environ 240 000 km².⁹

Les États africains commencent à réaliser l'importance de l'économie bleue. Les Seychelles ont fait de son développement un objectif prioritaire et créé un « ministère des Finances, du commerce et de l'économie bleue ». La Commission de l'océan Indien (COI) a pour sa part affirmé que l'économie bleue devait faire partie intégrante des prochaines négociations autour de l'économie verte, et la COI est en train d'élaborer pour ses États membres un « Plan d'action économie bleue ». *La Stratégie AIM 2050*, qui présente la vision du futur de l'Afrique de la Commission de l'Union africaine (CUA), insiste sur les avantages socioéconomiques de l'économie bleue et d'une croissance bleue pour les prochaines générations d'Africains.

⁷ http://agenda2063.au.int/en/sites/default/files/agenda2063_popular_version_05092014_FR.pdf

⁸ GRID-Arendal, 2015. La superficie des espaces maritimes africains est calculée à partir de données brutes non publiées

⁹ GRID-Arendal, 2015. La superficie des lacs africains est calculée à partir de données brutes non publiées

D'autre part, l'Afrique du Sud et certains autres pays de l'océan Indien sont en train de concevoir leurs stratégies d'exploitation de l'économie bleue. De plus, la Banque africaine de développement souhaite constituer une plateforme qui permette aux pays africains de travailler ensemble à la mise en œuvre d'une croissance bleue, et elle fait de cette stratégie l'un des principaux débats sur l'avenir économique du continent. De même, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) et le Centre africain pour la politique en matière de climat (CAPC) ont publié en 2014 un rapport intitulé *Libérer les pleines potentialités de l'économie bleue : les petits États insulaires en développement africains sont-ils prêts à en saisir toutes les opportunités ?*, qui souligne l'importance de l'économie bleue. Plus récemment, à l'occasion de la 8e réunion de la conférence des Parties contractantes à la Convention de Nairobi, qui s'est tenue à Mahé (Seychelles) du 22 au 24 juin 2015, un atelier de deux jours a été intégralement consacré à l'économie bleue et à la gouvernance des océans. Les décisions adoptées reflètent la volonté d'inciter instamment les parties à appliquer des approches de l'économie bleue/de l'océan pour tracer de nouvelles trajectoires vers une croissance économique durable, la sécurité alimentaire, l'éradication de la pauvreté, la création d'emplois et la pérennité de l'environnement.

L'économie bleue englobe toutes les étendues d'eau (lacs, fleuves et océans) et leurs rivages. Les principaux secteurs d'activité concernés sont la pêche, l'aquaculture, le tourisme, les transports, les ports, l'énergie et les mines qui, tous, sont étroitement reliés au reste de l'économie. La réunion de Mahé a insisté sur la nécessité de développer ces liens dans le but d'optimiser la création de richesses dans la région. L'économie bleue peut contribuer à relever des défis économiques, écologiques ou sociaux de plus long terme, découlant de la mondialisation, du changement climatique et des pressions exercées sur des ressources naturelles non renouvelables.

Le concept de l'économie bleue est né de la frustration ressentie par les petits États insulaires en développement (PEID) et les États côtiers lors du processus de préparation de la conférence Rio +20. Ils ont donc alors cherché à adapter le concept d'économie verte à leur situation en mettant l'accent sur les secteurs « bleus »¹⁰. La pêche ou l'aquaculture peuvent ainsi équivaloir pour eux à ce que représente l'agriculture dans l'économie verte. Et si les PEID et certains États côtiers ne sont par ailleurs pas concernés par les programmes de lutte contre la déforestation et la dégradation des forêts (REDD), ils offrent un véritable potentiel en matière d'énergies renouvelables et non renouvelables dans leurs zones littorales et au large de leurs côtes.

La communauté internationale s'intéresse de plus en plus au développement durable et à la nécessité de prendre en compte ses trois dimensions – environnementale, économique et sociale – conformément aux engagements exprimés dans le document final adopté lors de la conférence Rio+20, *L'Avenir que nous voulons*. Le concept d'économie bleue s'appuie donc sur les différentes déclarations formulées à Rio et au

¹⁰ <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2978BEconcept.pdf>

cours des 20 ans qui ont précédé Rio +20¹¹ mais aussi sur l'attention toujours plus forte accordée aux océans et aux mers, sans oublier les déclarations des responsables régionaux et nationaux. Tout au long du processus de Rio +20 et depuis, le rôle des océans et des mers a fait l'objet d'une reconnaissance accrue, les PEID en profitant pour réclamer une attention plus soutenue et des actions mieux coordonnées. Cela s'est traduit par un certain nombre d'initiatives, au nombre desquelles :

- trois conférences des PEID, qui ont donné lieu à différents engagements (le Programme d'action de la Barbade, en 1994 ; la Stratégie de Maurice en 2005, révisée en 2010 ; et les Orientations des Samoa, en 2014) ;
- la réunion du Groupe d'experts du département des Affaires économiques et sociales des Nations Unies (UNDESA) sur les océans, les mers et le développement durable ;
- les travaux de la Commission océan mondial ;
- le Partenariat mondial pour les océans ;
- l'importance accordée aux océans et aux mers dans le Plan d'action des Nations Unies pour la période 2012-2016 ;
- le 14^e objectif de développement durable relatif à « *la conservation et l'exploitation durables des océans, des mers et des ressources marines* » ;
- la signature de la déclaration "Because the ocean" à la 21^e Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CNUCC), par 22 nations avec trois objectifs principaux:
 - un rapport spécial sur les océans par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) ;
 - la conférence des Nations unies sur les océans Fidji au mois de juin 2017, qui portera essentiellement sur l'objectif de développement durable (ODD) 14 ; et
 - l'élaboration d'un plan d'action pour les océans dans le cadre de la CCNUCC.

Il existe par ailleurs dans la région un certain nombre d'initiatives transfrontalières, à l'image de l'Initiative du bassin du Nil (IBN), un partenariat intergouvernemental de coopération régionale qui cherche à développer le Nil, à partager les retombées socioéconomiques de ce développement, et à promouvoir la paix et la sécurité régionales au bénéfice des 11 pays membres. L'Organisation de la pêche du lac Victoria (LVFO) et la Commission des pêcheries des Grands lacs (GLFC) sont deux autres organisations régionales, qui s'attèlent à la diminution des stocks de poisson, à la dégradation des habitats et à la prolifération des espèces invasives, avec le souci de mettre en phase leurs interventions avec une bonne gestion des écosystèmes et de lutter contre les conséquences néfastes de la mondialisation.

Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) note que l'économie bleue poursuit le même objectif que l'économie verte, à savoir « une amélioration

¹¹ « Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement », Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, 1992 ; ONU (2012), L'Avenir que nous voulons, document final adopté lors de la conférence Rio +20 ; les conventions sur la diversité biologique, le changement climatique et la désertification ; et PNUE (2013), Définition de l'économie verte, <http://www.unep.org/french/greeneconomy/%C3%80proposdellEV/tabid/78152/Default.aspx>

du bien-être et de l'équité sociale, tout en réduisant considérablement les risques environnementaux et les pénuries écologiques » (PNUE, 2012). La déclaration d'Abu Dhabi décrit l'économie bleue comme un instrument de promotion du développement durable et d'éradication de la pauvreté qui crée des moyens de subsistance durables, réduit les risques de catastrophes naturelles dans les zones côtières et favorise l'atténuation et l'adaptation au changement climatique dans les PEID et les États côtiers.

Le présent rapport étend sa couverture aux États enclavés d'Afrique de l'Est, étant donné que les risques et avantages associés à l'économie bleue concernent aussi les territoires et les populations de ces États, qui sont tributaires des ports maritimes de leurs voisins pour leurs exportations et leurs échanges. L'économie bleue implique d'ailleurs également l'aquaculture, la pêche en eau douce et les énergies renouvelables – qui toutes concernent aussi les pays enclavés. Lors de la réunion de mars 2015 du Comité intergouvernemental d'experts du BSR-AE, à Antananarivo, un consensus s'est dégagé sur la nécessité d'appliquer le concept d'économie bleue à toutes les étendues d'eau, y compris donc aux lacs et aux fleuves.

L'économie bleue repose sur quatre grands principes :

1. défendre une gestion et une **utilisation durables** des écosystèmes aquatiques et des ressources correspondantes à travers une approche et des regroupements multisectoriels, en mettant l'accent sur la création de plus-value et d'emplois, l'acquisition de compétences, les technologies générales et le renforcement des liens entre l'économie bleue et les autres secteurs ;
2. optimiser les **retombées** socioéconomiques du développement durable des milieux aquatiques, avec la participation des parties prenantes à tous les niveaux et à toutes les étapes, afin d'installer une croissance inclusive et respectueuse de la parité hommes-femmes, et de renforcer la sécurité alimentaire ;
3. **préserver** les écosystèmes aquatiques et les ressources associées en réduisant les menaces et les impacts liés au changement climatique et aux catastrophes naturelles ;
4. accomplir les **objectifs de développement durable (ODD)** relatifs à la conservation et l'exploitation durables des océans, des mers et des ressources marines (objectif 14) et à la garantie d'un accès à l'eau et à l'assainissement pour tous (objectif 6).

Si l'économie bleue adopte les principes de l'économie verte dans l'objectif d'une utilisation durable des ressources marines et d'eau douce, plusieurs points demandent une attention particulière :

- le caractère tridimensionnel de l'espace maritime, qui comprend à la fois la surface des eaux, la colonne d'eau et les fonds marins ;
- les conflits d'intérêt entre les différentes exploitations d'un même espace maritime (développement portuaire et tourisme par exemple) ;

- la nécessité d'une coordination et d'une réglementation transnationales pour un certain nombre d'activités (navigation maritime et pêche en mer) exercées sur de vastes zones et à travers les frontières (non seulement en mer, mais aussi sur les Grands lacs, par exemple) ;
- la multiplicité des juridictions en lien avec les eaux territoriales, les zones économiques exclusives (ZEE) ou la haute mer, alors même que les frontières sont mal établies ou contestées ;
- la dimension des ZEE ou des eaux intérieures par rapport à la superficie des États riverains et à la longueur des côtes et rivages, qui rend difficiles le suivi, le contrôle et la surveillance, laissant la voie ouverte à d'importantes activités illégales (pêche, piraterie, traite humaine, etc.) ;
- la méconnaissance des impacts futurs des activités actuelles (le volume des prises de la pêche sur la pérennité des stocks de poisson par exemple), qui complique l'élaboration de politiques et de plans adaptés.

L'économie bleue est riche en débouchés, à l'instar des gisements de pétrole et de gaz commercialement rentables découverts au large des côtes du Kenya, de l'Ouganda et de la Tanzanie, sachant que d'autres peuvent encore être identifiés. L'exploitation de cette « frontière bleue » offre donc la chance immense d'accélérer la transformation structurelle et d'installer une croissance solidaire et durable en Afrique de l'Est. Mais cette approche doit aussi prendre en compte certains défis caractéristiques de notre époque, comme les menaces « sociétales » que constituent la piraterie et le trafic continu de drogues, d'armes et d'êtres humains au sein de l'océan Indien ou transitant par lui, et les menaces « naturelles » des raz-de-marée ou des ouragans, sans oublier l'élévation du niveau de la mer, l'acidification des océans et la pollution. La surpêche découlant de la pêche illécite, non déclarée et non réglementée (IUU) et d'autres pratiques non viables posent elles aussi de sérieuses difficultés. Tous ces éléments doivent être pris en compte dans une approche de l'économie bleue.

Les étapes franchies par l'Afrique vers une approche de l'économie bleue reflètent l'appréciation de l'importance de ce concept, qui s'est élargie à l'échelle planétaire. Les Nations Unies ont ainsi inscrit le développement des océans et le concept de l'économie bleue dans leurs objectifs de développement durables. Bien que l'économie bleue en elle-même n'est pas particulièrement mentionnée, la septième cible de l'ODD 14 recommande *"d'augmenter d'ici 2030 les avantages économiques pour les PEID et les PMA de l'utilisation durable des ressources marines, y compris grâce à une gestion durable de la pêche, l'aquaculture et le tourisme"*. Elles reconnaissent ainsi que la productivité des eaux douces et des écosystèmes océaniques sains constitue une base de développement pour les économies tributaires de ces ressources et peut permettre aux îles et autres pays côtiers de tirer entièrement parti de leurs ressources marines. En tant que telle, la croissance bleue constitue donc une source d'opportunités, d'investissements et de développement.

1.2. Objectif du rapport

Ce rapport a pour principal objectif de souligner l'importance de l'économie bleue pour l'Afrique de l'Est ainsi que les étapes nécessaires à son développement durable. Ce rapport fut préparé pour la 19^e réunion du Comité intergouvernemental d'experts (CIE) du BSR-AE de la CEA qui s'est tenue du 2 au 5 mars 2015 à Antananarivo (Madagascar) sur le thème *Valoriser l'économie bleue pour le développement de l'Afrique de l'Est*. Le rapport rappelle l'importance des secteurs traditionnels et émergents en lien avec l'économie bleue et il analyse les problématiques liées à leur développement en Afrique de l'Est. Il permet une meilleure appréhension des dimensions géopolitiques entrant en ligne de compte dans l'exploitation et la gestion des ressources de l'économie bleue et de leurs interactions possibles avec les conséquences du changement climatique et la gestion durable des ressources naturelles dans la région.

1.3 Périmètre du rapport

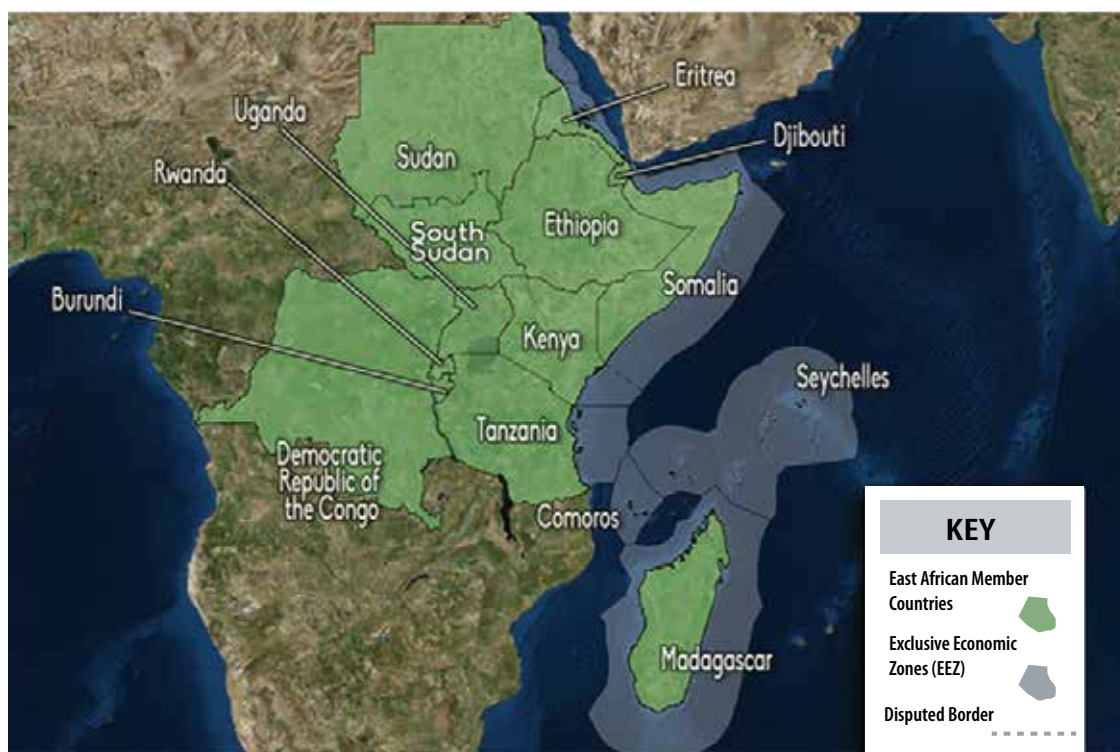
Le rapport porte sur l'Afrique de l'Est qui, selon la définition du BSR-AE de la CEA, constitue une région variée, forte de 14 pays et de 367 millions d'habitants répartis sur quelque 7,3 millions de kilomètres carrés. L'Afrique de l'Est englobe les États côtiers que sont le Kenya, la Somalie et la Tanzanie, les États insulaires des Comores, de Madagascar et des Seychelles, dans l'océan Indien occidental (OIO), les États de la mer Rouge, Djibouti et l'Érythrée, ainsi que cinq pays enclavés : le Burundi, l'Éthiopie, l'Ouganda, le Rwanda et le Soudan du Sud (figure 1.1). Ce rapport considère toutefois la République démocratique du Congo (RDC) comme un pays enclavé, compte tenu de l'étroitesse de sa façade atlantique (38 km). La région, où vit environ un tiers de la population africaine, occupe un quart de la superficie terrestre du continent. L'interdépendance entre les pays qui la composent est forte, surtout pour les États enclavés qui dépendent de leurs voisins côtiers pour accéder à des infrastructures portuaires.

Dans son article 79, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) affirme que « tous les États ont le droit de poser des câbles et des pipelines sous-marins sur le plateau continental ¹² » des pays voisins côtiers. Les États sans littoral bénéficient également d'un droit d'accès à la mer et depuis la mer, et de la liberté de transit à travers le territoire des États de transit, ainsi que d'un droit d'accès à la mer et depuis la mer pour l'exercice des droits prévus dans la convention, y compris ceux relatifs à la liberté de la haute mer et au patrimoine commun de l'humanité ¹³.

¹² http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf

¹³ *Ibid.*, Partie X

FIGURE 1.1 Pays d'Afrique de l'Est avec leurs ZEE (en bleu clair)



Source : figure élaborée par le CEA/BSR-AE

L'Afrique de l'Est traverse dans son ensemble une période de croissance économique alerte : l'économie y a en effet progressé de 5 % en moyenne annuelle entre 2008 et 2013, plus rapidement que dans le reste du continent (3,7 %) et presque trois fois plus vite que dans le reste du monde (2 %). L'Éthiopie, l'Ouganda et le Rwanda sont les trois locomotives de la région. Entre 2005 et 2013, l'Éthiopie et le Rwanda ont respectivement triplé et doublé leur rythme de croissance. Ces évolutions positives de l'Afrique sont obscurcies par la crise de l'emploi, le chômage des jeunes et le creusement des inégalités. Dans les années qui viennent, la croissance devra rimer avec emplois et égalité des chances. La transformation économique doit favoriser un développement durable. Associer le programme de transformation de l'Afrique à l'essor de l'économie bleue dans la région est donc essentiel.

En Afrique de l'Est, le développement de l'économie bleue repose sur des activités traditionnelles pratiquées depuis des siècles, comme la pêche et le commerce maritime, ainsi que sur des activités récentes, comme l'extraction minière en eaux profondes ou les énergies renouvelables océaniques (tableau 1.1).

TABLEAU 1.1 Composantes de l'économie bleue

Type d'activité	Secteurs de l'économie bleue
Exploitation des ressources marines vivantes (fruits de mer et poissons, organismes marins d'origine végétale et produits des biotechnologies marines)	Pêche (en eaux intérieures, le long des côtes et en haute mer)
	Aquaculture
	Mariculture
	Produits pharmaceutiques, produits chimiques, cosmétiques, recherche sur la génétique
Extraction de ressources non biologiques et production de nouvelles sources d'énergie	Exploitation minière dans les grands fonds marins
	Pétrole et gaz offshore
	Énergies renouvelables
Commerce et échanges dans l'océan et sur les eaux intérieures	Transport maritime et infrastructures et services portuaires
	Transport fluvial
	Tourisme et loisirs
Protection	Protection des côtes
Valeurs culturelles et religieuses	Pratiques culturelles et religieuses
Connaissances et informations	Recherche biophysique, socioéconomique et politique Bio-technologie marine

Les ressources halieutiques constituent une importante source de protéines (la seule parfois) pour les populations côtières : en 2009, plus de 3,7 millions de tonnes de poisson ont été débarquées dans la région ¹⁴.

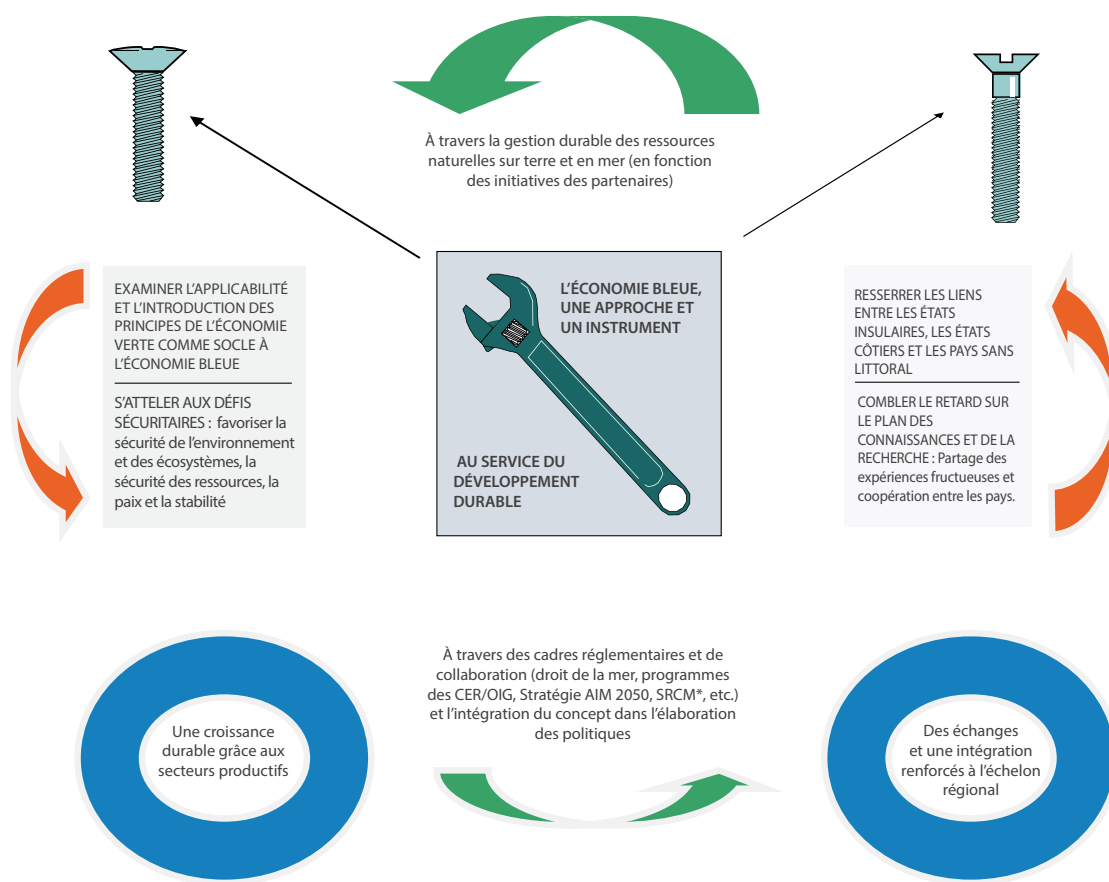
L'océan Indien est traversé par des routes commerciales primordiales en provenance de l'Australie et de nombreux pays d'Asie et du Moyen-Orient. Avec le débouché de l'Afrique de l'Est sur l'Atlantique par le canal du Mozambique, l'océan Indien est également relié aux marchés européens. C'est aussi une route maritime essentielle pour le transport du pétrole, considérée par l'*US Energy Information Administration* comme un goulet d'étranglement stratégique mondial. Le détroit de Bab-el-Mandeb, à l'extrémité septentrionale de l'océan Indien, est la troisième route maritime du monde pour le transport du pétrole brut, avec 3,4 millions de barils par jour en 2011. Le commerce maritime des États côtiers et insulaires de l'Afrique de l'Est représente environ 7 % du total du commerce maritime du continent africain.

Le tourisme a connu un développement régulier en Afrique de l'Est au point de devenir une activité économique majeure pour plusieurs pays, notamment le Kenya, l'Ouganda, la Tanzanie, le Rwanda et les Seychelles, et une source de devises primordiale pour l'Éthiopie, le Kenya et l'Ouganda (CEA, 2013). Aux Seychelles, il contribue à hauteur de 63 % à la richesse nationale. La région est devenue une zone de prospection pour les hydrocarbures. L'Érythrée, la Somalie, le Kenya, la Tanzanie et Madagascar ont notamment défini des aires de prospection sous-marines. Les recherches devraient générer en outre une hausse des échanges maritimes.

¹⁴ FAO, 2010

Mais cet essor de certains secteurs de l'économie bleue risque de rejaillir négativement sur d'autres, à travers une pression accrue sur les ressources naturelles, humaines ou financières. Le développement de ports à vocation touristique risque par exemple d'affecter l'environnement et d'entraver le déploiement de la pêche industrielle. De plus, dans le cas des projets à grande échelle (comme l'exploration pétrolière et gazière) ou des accords de pêche internationaux, il s'agit de s'assurer que toute compensation financière ou prime négociée corespond bien à la valeur effective de la ressource naturelle concernée et que les bénéfices qui en découlent soient partagés avec les populations les plus vulnérables. La figure 1.2 met en évidence les différentes composantes de l'économie bleue susceptibles de conforter le développement de la région.

FIGURE 1.2 Comment l'économie bleue renforce les outils économiques de la région



*SRCM : mécanisme de coordination sous-régional

Source : UNECA, 2015

2



La situation macroéconomique de l'Afrique de l'Est



Bateau de pêche à Mombasa, Kenya de, Oleg Oprisco.

2.1 Introduction

Ce chapitre propose une vue d'ensemble de la situation macroéconomique de l'Afrique de l'Est, en s'attardant sur les secteurs en lien direct avec « l'économie bleue ». Forte de 14 pays et de 367 millions d'habitants répartis sur quelque 7,3 millions de kilomètres carrés, l'Afrique de l'Est ¹ n'occupe qu'un quart du territoire africain mais elle abrite un tiers environ de la population du continent ². La région compte les deux pays d'Afrique au littoral le plus long – Madagascar et la Somalie (tableau 2.1) – ainsi que cinq pays enclavés : le Burundi, l'Éthiopie, l'Ouganda, le Rwanda et le Soudan du Sud. Elle compte aussi le pays le moins peuplé d'Afrique, les Seychelles (un État insulaire) et le deuxième pays le plus peuplé du continent, l'Éthiopie (sans accès à la mer). Sans oublier, avec la République démocratique du Congo (RDC) et le Rwanda, le deuxième pays d'Afrique en superficie et le pays à la plus forte densité de population. Enfin, deux pays voisins sont à l'opposé l'un de l'autre en termes de dynamisme économique, puisque l'Éthiopie affiche l'un des rythmes les plus alertes au monde tandis que le Soudan du Sud a enregistré un taux de croissance négatif.

TABLEAU 2.1 Longueur du littoral des pays côtiers d'Afrique de l'Est

Pays	Longueur totale (en kilomètres)
Comores	340
RD Congo	38
Djibouti	314
Érythrée	2,234
Kenya	536
Madagascar	4,828
Seychelles	491
Somalie	3,025
Tanzanie	1,424
Total	13,229

Source : (CIA, 2014)

Au-delà de ces contrastes, ces pays partagent un certain nombre de caractéristiques, à prendre en considération dans toute discussion approfondie sur l'économie bleue en Afrique de l'Est. La section 2.2 explique comment la région, considérée globalement, a enregistré de 2008 à 2013 une croissance supérieure à la moyenne africaine (3,7 %), et affiché un rythme pratiquement trois fois plus rapide que la moyenne mondiale (2 %) sur la même période. Les sections suivantes analysent les indicateurs du commerce, de la fiscalité et de l'emploi, le chapitre s'achevant par une évaluation de la transformation structurelle.

¹ Les 14 pays qui composent l'Afrique de l'Est sont le Burundi, les Comores, Djibouti, l'Érythrée, l'Éthiopie, le Kenya, Madagascar, l'Ouganda, la République démocratique du Congo (RDC), le Rwanda, les Seychelles, la Somalie, le Soudan du Sud et la Tanzanie

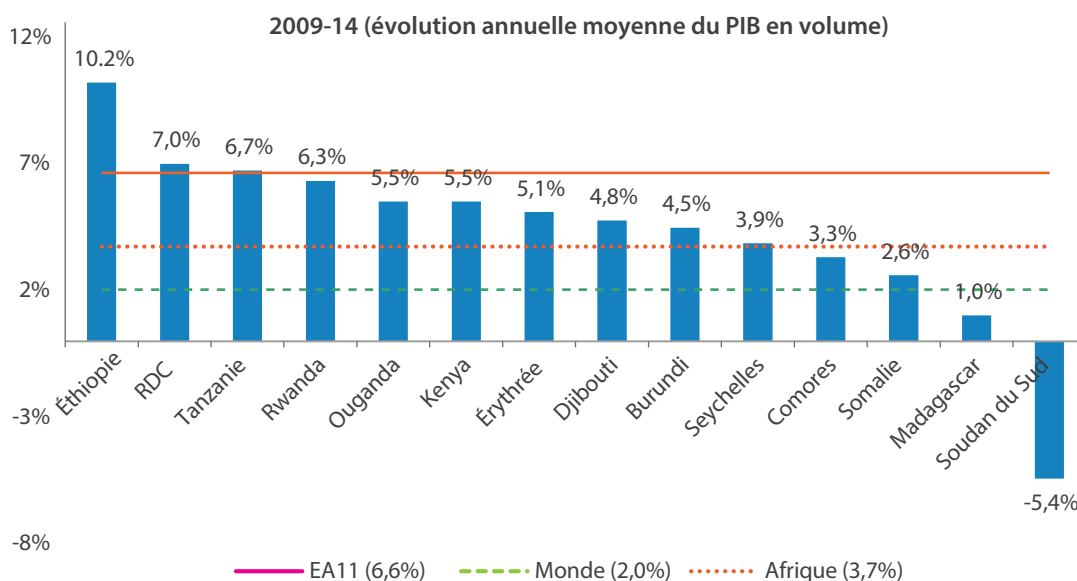
² En 2013. Calculs des auteurs sur la base de (BAfD, UA et CEA, 2014)

2.2 Résultats macroéconomiques

2.2.1 Croissance économique

La plupart des économies d'Afrique de l'Est connaissent une croissance rapide : selon les estimations, le produit intérieur brut (PIB) en volume de la région a progressé au rythme de 6,6 % sur la période 2009-14 – soit une performance supérieure à la moyenne africaine (3,7 %) et trois fois plus rapide que la moyenne mondiale (2 %) (figure 2.1). Si l'on exclut le Soudan du Sud et la Somalie, faute de données officielles, les trois locomotives de la région ont été l'Éthiopie, l'Ouganda et le Rwanda, tandis que Madagascar a fait figure de lanterne rouge. Le Kenya est en volume la principale économie de la région, à l'inverse des Comores, de l'Érythrée et des Seychelles, situées en queue de peloton.

FIGURE 2.1 Croissance en Afrique de l'Est, 2009-14 (évolution annuelle moyenne du PIB en volume)



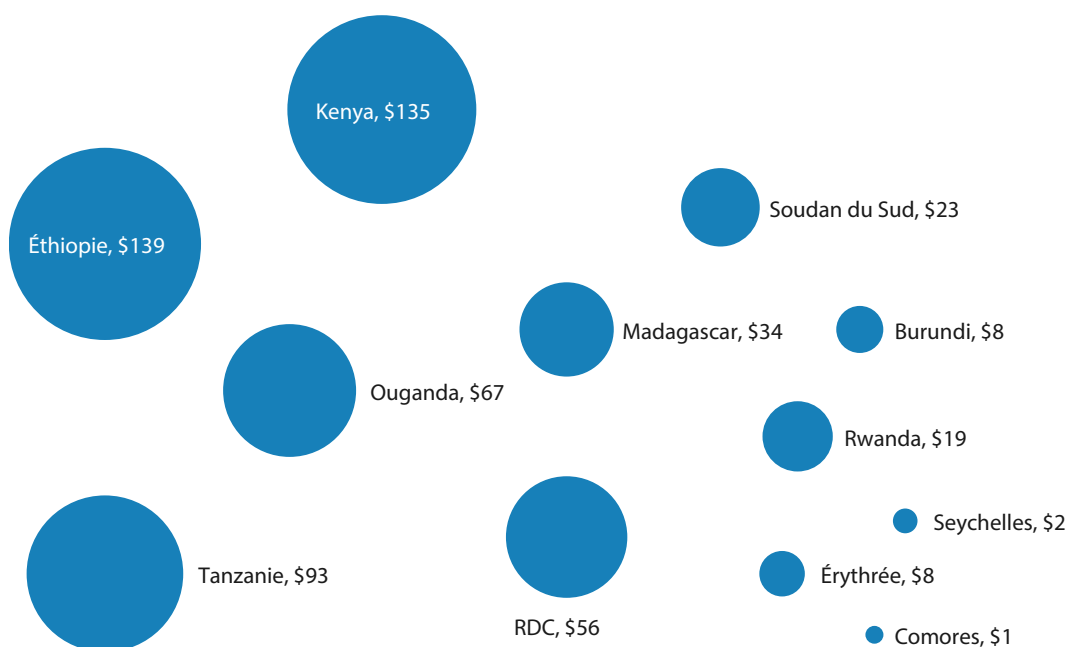
Source : autorités nationales et données de l'UNDESA lorsque les informations ne sont pas disponibles. Faute d'éléments pour le Soudan du Sud en 2014, la moyenne régionale couvre la période 2009-13

Note : le groupement AE11 englobe tous les pays d'Afrique de l'Est, à l'exception de Djibouti, de la Somalie et du Soudan du Sud. La moyenne régionale est calculée à partir de pondérations basées sur des valeurs en parité du pouvoir d'achat (PPA) du PIB fournies pour le Fonds monétaire international (FMI)

Les impressionnants taux de croissance de la région s'inscrivent dans une tendance qui concerne, plus largement, toute l'Afrique. Selon l'*Africa Progress Panel* (APP) et sous réserve du maintien du rythme actuel, le revenu moyen en Afrique subsaharienne (ASS) devrait doubler au cours des 22 prochaines années (APP, 2014). Mais pour la plupart des pays d'Afrique de l'Est, la base de départ est très faible : à l'exception de Djibouti, du Kenya et des Seychelles, il s'agit de pays à faible revenu ou de pays moins avancés (PMA). Entre 2005 et 2013, l'Éthiopie et le Rwanda ont certes respectivement triplé et doublé leurs performances, mais ils font toujours partie des PMA.

En outre, cette croissance n'est généralement pas allée de pair avec une transformation structurelle globale de l'économie. Ainsi, en Éthiopie, la progression est largement imputable à des gains de productivité dans les différents secteurs, notamment l'agriculture et les services, plutôt qu'à des mouvements intersectoriels (Martins, à paraître), tandis qu'en Ouganda, la croissance est restée modeste dans les secteurs à plus forte valeur ajoutée, comme les industries manufacturières³. La situation du Rwanda paraît plus prometteuse, puisque la croissance y est tirée principalement par l'industrie et les services⁴, même si l'agriculture continue d'y être la première source d'emplois.

FIGURE 2.2 PIB, 2014 (milliards de dollars internationaux courants en PPA)



Source : FMI, Perspectives de l'économie mondiale (octobre 2014)

Note : le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie ont depuis modifié leurs bases de calcul

Sur les huit économies d'ASS ayant progressé le plus lentement entre 2000 et 2012, quatre figurent en Afrique de l'Est (APP, 2014) : il s'agit du Burundi, des Comores, de l'Érythrée et de Madagascar qui sont tous, sauf le Burundi, des États côtiers ou insulaires. À l'inverse, les deux économies les plus dynamiques de la région – l'Éthiopie et le Rwanda – sont des pays enclavés. À en juger sur cette seule base, les perspectives de développement de l'économie bleue apparaissent plutôt bonnes dans la région.

³ La part de l'industrie n'a que légèrement progressé, de 17,7 % en 2008/09 à 18,3 % en 2013/14. Pour autant, les industries manufacturières (une branche du secteur industriel) ont cédé du terrain, passant de 8,6 % du PIB en 2008/09 à 7,6 % en 2013/14. La part des services a quant à elle augmenté, passant de 48,2 % à 50,2 %, à l'inverse de l'agriculture qui a reculé, passant de 26,7 % à 22,8 % sur la même période (CEA, à paraître)

⁴ Au Rwanda, l'industrie a progressé de 9,6 % en moyenne annuelle entre 2008 et 2013, contre 7,9 % pour les services. L'agriculture est la lanterne rouge, avec un taux de progression inférieur de 4,9 % à celui du PIB sur la même période (CEA, à paraître)

2.2.2 Commerce de marchandises

L'intensité du commerce de marchandises constitue un indicateur important de la participation aux marchés mondiaux. Le solde annuel correspond à la différence entre les exportations et les importations de produits pour l'année considérée. Comme le montre le tableau 2.2, le déficit du commerce de marchandises rapporté au PIB s'est atténué pour la moitié des pays de la région entre 2008 et 2014. Djibouti, l'Érythrée, l'Éthiopie, Madagascar, l'Ouganda, les Seychelles et la Tanzanie notamment ont vu leur solde extérieur se redresser, signe d'une amélioration relative de la performance de leurs exportations.

Les exportations des pays d'Afrique de l'Est reposent essentiellement sur l'exploitation des abondantes ressources naturelles dont la région est dotée. Les aliments frais ont représenté au moins 40 % des exportations pour six des 14 pays entre 2009 et 2013 ; dans quatre pays, sur la même période, les minerais ont représenté 20 % ou plus des exportations. En revanche, les exportations de produits manufacturés n'ont atteint ou franchi la barre des 10 % que dans deux pays : l'Ouganda et la RDC. Cela démontre que la région exporte ses matières premières sans véritable phase de transformation dans les pays d'origine, et donc avec une plus-value limitée.

TABLEAU 2.2 Balance commerciale annuelle, 2008-14 (prix et taux de change courants)

Pays	En % du PIB	
	2008	2014
Burundi	-16,5	-17,9
Comores	-31,6	-29,7
RD Congo	0,7	2,8
Djibouti	-51,9	-49,7
Érythrée	-43,7	-15,5
Éthiopie	-21,4	-19,1
Kenya	-15,9	-19,1
Madagascar	-20,1	-6,1
Rwanda	-13,0	-16,8
Seychelles	-41,7	-34,5
Somalie	-18,1	
Tanzanie	-9,2	-8,6
Ouganda	-12,3	-11,3

Source : (CNUCED, 2014)

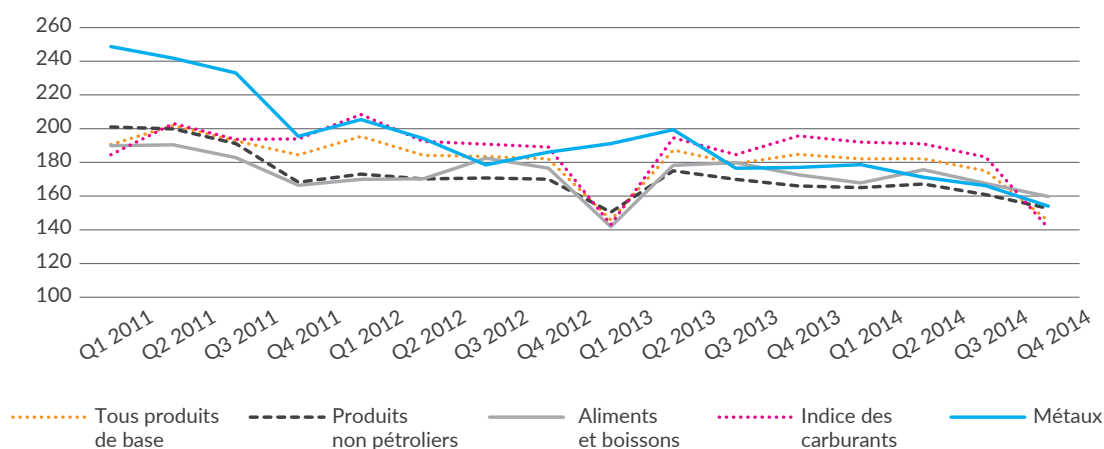
Note : le Soudan du Sud n'est pas pris en compte, faute de données

Prix des produits de base

Cette concentration relativement forte des exportations de produits de base expose la région aux fluctuations des cours internationaux. Plusieurs organisations internationales se sont d'ailleurs inquiétées des conséquences de la chute des prix des matières premières sur la croissance en Afrique ⁵.

Les cours des produits de base pétroliers et non pétroliers sont en repli depuis 2011 (figure 2.3), une évolution qui, dans le cas des produits non pétroliers, a perturbé la croissance. Ainsi, les prix des métaux n'ont cessé de chuter entre 2011 et 2014, ce qui a pénalisé les pays exportateurs comme l'Ouganda, la RDC et le Rwanda. Dans le cas de l'or, le repli amorcé entre 2012 et 2013 devrait se confirmer en 2015 (tableau 2.4) et fragiliser la balance commerciale de l'Éthiopie et de la Tanzanie.

FIGURE 2.3 Cours internationaux des matières premières (base = 2005)



Source : FMI

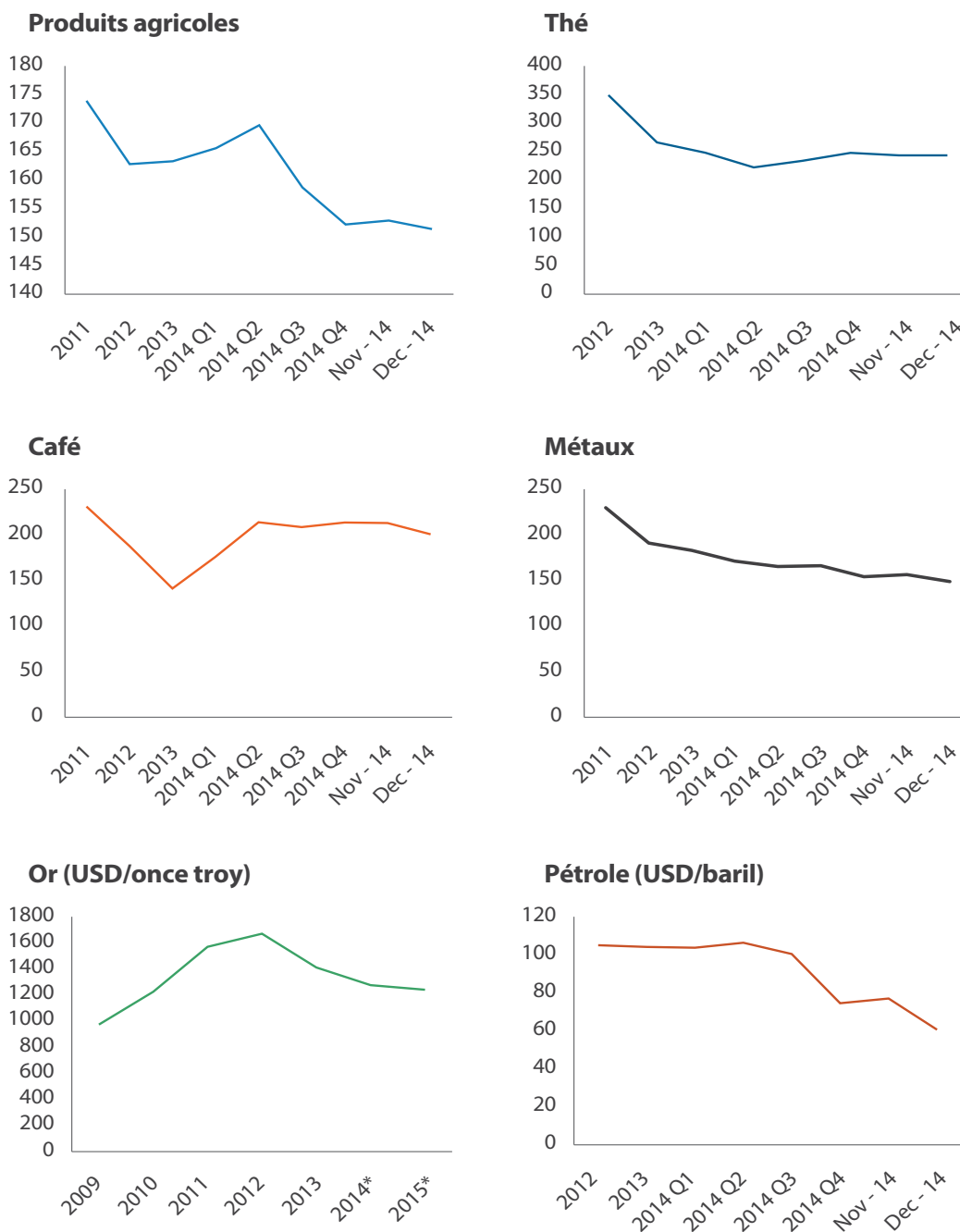
L'indice des prix agricoles s'effrite lui aussi depuis le second semestre 2014, ce qui a érodé les recettes d'exportation mais allégé la facture des importations. Le café et le thé constituent deux des principaux produits d'exportation pour la région : dans les deux cas, leurs cours se sont stabilisés après avoir dévissé en 2012 et 2013.

La baisse des cours des produits pétroliers pourra profiter à l'ensemble des économies d'Afrique de l'Est qui, à l'exception du Soudan du Sud, sont toutes importatrices de pétrole. Depuis décembre 2014, où ils se sont élevés en moyenne à 60 dollars américains (USD) le baril, les cours du brut sont instables. Début janvier 2015, ils sont tombés à 46 USD le baril, soit un repli de 24 % en moins d'un mois (FMI, 2015).

⁵ Dans son rapport sur les perspectives économiques de l'Afrique subsaharienne, la Banque mondiale évoque ainsi un risque de ralentissement de la croissance, y compris en Afrique de l'Ouest, lié à la possibilité d'un nouveau repli des cours des produits de base. Pour de nombreux pays, notamment la Tanzanie, cela pourrait entraîner une diminution des recettes d'exportation. Si cette baisse des cours devait perdurer, elle pourrait se traduire par un recul des investissements dans les industries exportatrices (dans le secteur des métaux, par exemple) ce qui aurait, à long terme, un impact négatif sur la croissance (Banque mondiale, 2015)

Ils étaient restés à ce niveau au mois de décembre. Ces évolutions devraient profiter aux pays importateurs de la région (comme le Rwanda), tandis que pour le Soudan du Sud, pays exportateur, elles risquent de plomber ses recettes et d'avoir des implications budgétaires. La chute des cours du pétrole pourrait également compromettre l'exploration pétrolière et gazière au large des côtes de l'Afrique de l'Est (chapitre 6).⁶

FIGURE 2.4 Cours des principaux produits de base (différentes échelles de temps)



Source : (FMI, 2014a; Banque mondiale, 2014a)

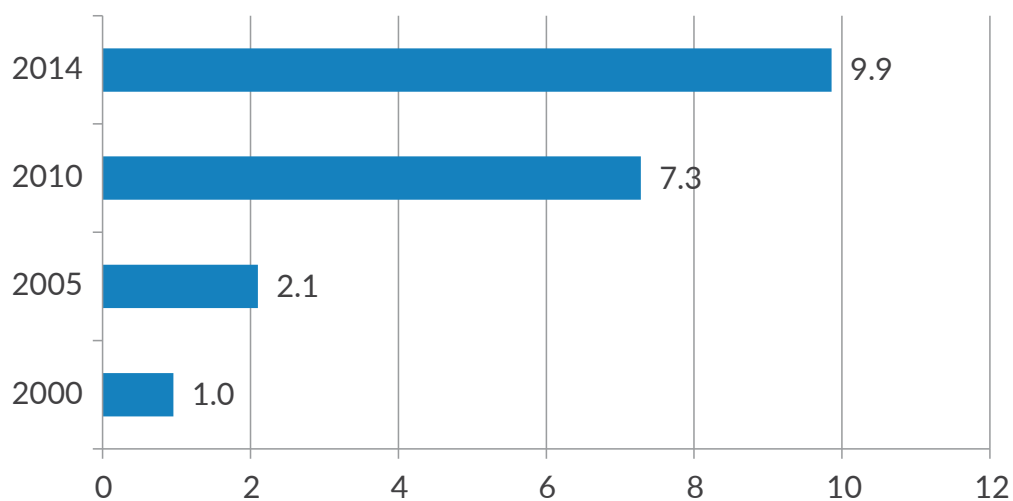
Note : * estimations

⁶ <http://www.bloomberg.com/news/articles/2014-11-07/transocean-delays-results-after-2-76-billion-impairment-charge>

2.2.3 Flux de capitaux

L'aide publique au développement (APD) et les investissements directs étrangers (IDE) sont les deux principales sources de capitaux. Depuis 2005, les IDE nets en Afrique de l'Est sont en hausse (figure 2.5). Les économies les plus importantes, riches en ressources telles celles de la RDC et la Tanzanie ont bénéficié des entrées d'IDE conséquentes. Cela a été également le cas pour l'Éthiopie qui a réussi à attirer des entrées d'IDE vers son secteur manufacturier (figure 2.6).

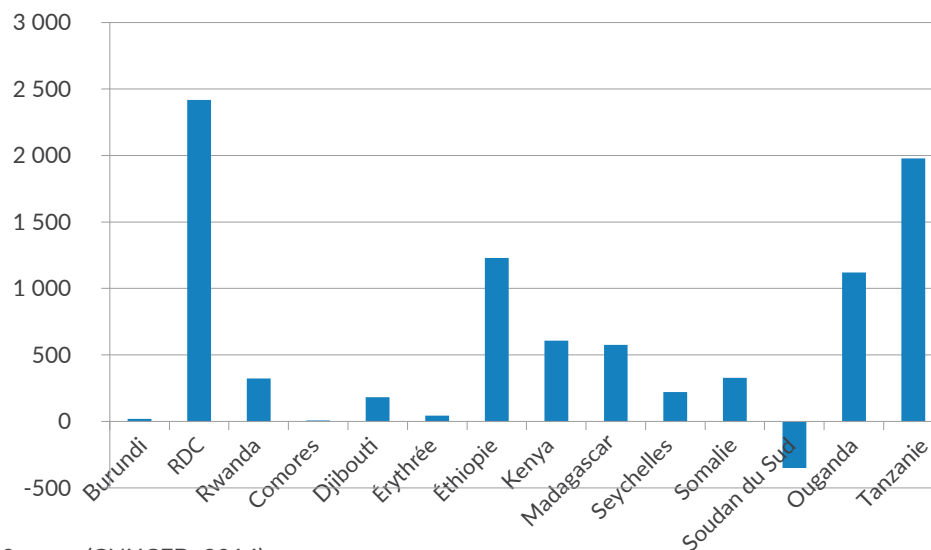
FIGURE 2.5 Apports nets d'IDE à l'Afrique de l'Est (milliards USD à prix et taux de change courants), 2000-14



Source : (CNUCED, 2014)

Note : le Soudan du Sud n'est pas pris en compte, faute de données

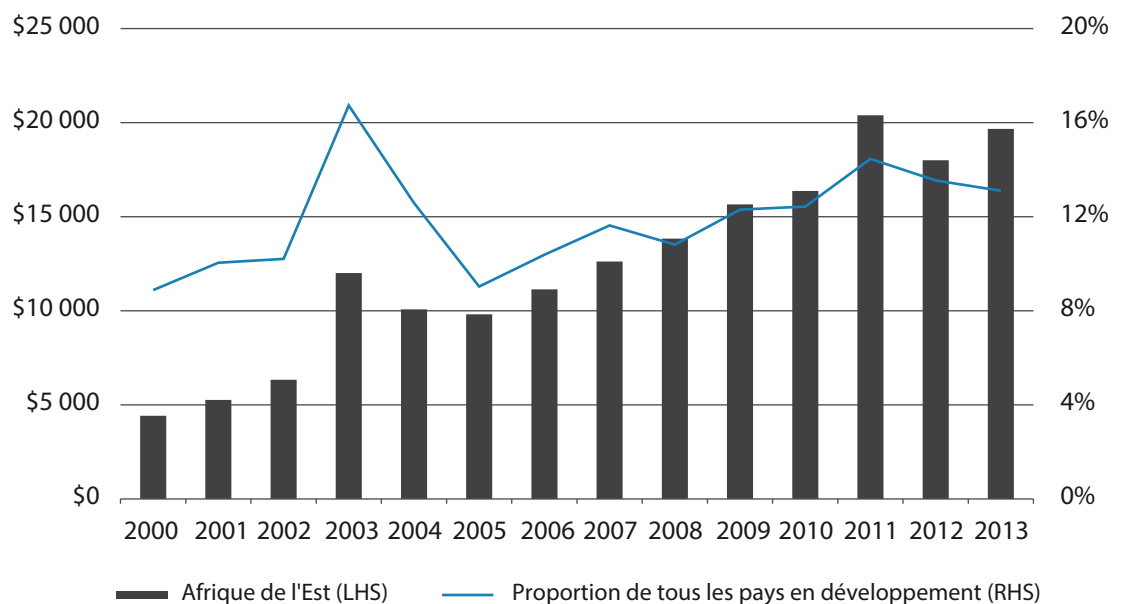
FIGURE 2.6 Moyenne d'apports annuels nets d'IDE 2012-2014 (millions USD à prix et taux de change courants)



Source : (CNUCED, 2014)

L'APD des bailleurs de fonds traditionnels à la région – les pays membres du Comité d'aide au développement de l'Organisation de coopération et de développement économiques (CAD/OCDE) – a augmenté progressivement depuis 2000 (figure 2.7), passant de 4,4 milliards USD en 2000 à 19,7 milliards en 2013. Pendant cette période, la part l'Afrique de l'Est dans l'APD totale est passée de 8,9 % à 13,1 %. Les plus fortes hausses en valeur absolue ont concerné l'Éthiopie, le Kenya et la Tanzanie. Le Burundi, le Rwanda et la Somalie ont également vu leurs APD augmenter nettement par rapport aux précédents flux d'aide. Certains bailleurs de fonds tels que les pays nordiques ou l'Allemagne soutiennent particulièrement des projets pro-environnementaux et l'APD pourrait soutenir l'économie bleue en finançant, par exemple, des projets de « carbone bleu », d'infrastructures portuaires ou de pêcheries, ou des équipements de haute technologie dans le secteur des énergies renouvelables.

FIGURE 2.7 APD des pays membres du CAD/OCDE, 2000-13 (millions USD à prix courants)

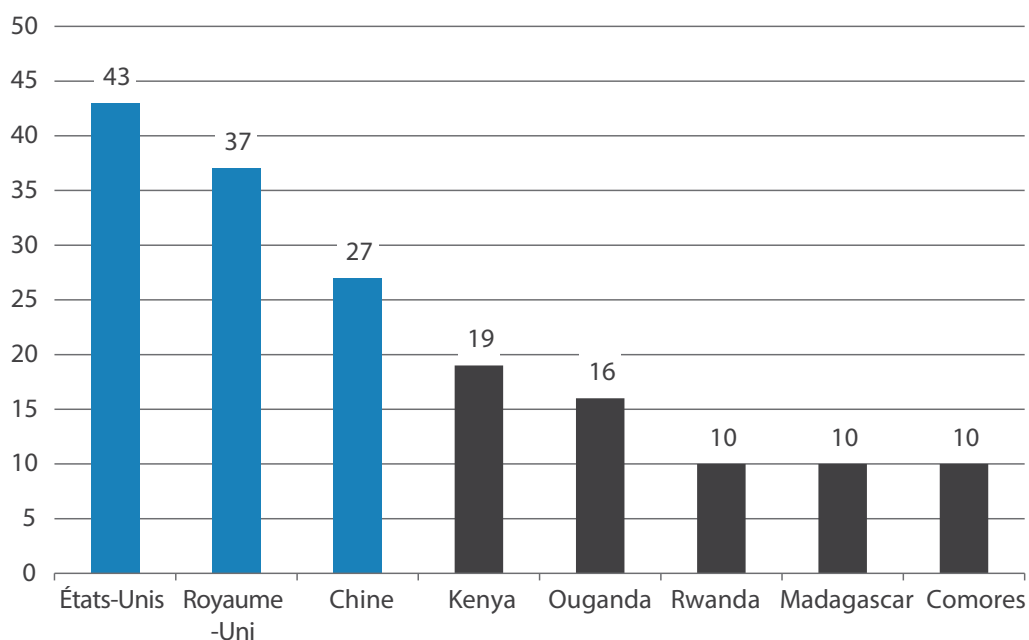


Source: Calculs des auteurs sur la base de données de l'OCDE disponibles à : http://www.oecd-ilibrary.org/development/data/detailed-aid-statistics_dev-aid-stat-data-en

2.2.4 Marchés du travail

La création d'emplois est un volet essentiel d'un développement économique durable, et l'Afrique de l'Est doit impérativement remédier à la pénurie actuelle en la matière. Selon certaines estimations, la population active va grossir de 27 millions de personnes entre 2010 et 2020 (SID, 2013). À première vue, le taux de chômage officiel est faible dans la plupart des pays, même si les données sont parcellaires. Mais la définition de l'« emploi » varie beaucoup d'un voisin à l'autre, ce qui rend les comparaisons difficiles au sein de la région. En outre, seul l'emploi formel est mesuré, ce qui exclut tous les employés du secteur informel, relativement important dans la plupart des cas. Le taux de la population salariée par rapport à la population adulte (pourcentage de personnes âgées de 18 ans et plus travaillant pour un employeur pendant au moins 30 heures par semaine) est inférieur au taux équivalent dans les pays développés et les économies émergentes (figure 2.8). Ce taux est probablement un reflet plus fidèle de la situation de l'emploi dans la région que les statistiques officielles. L'incapacité de la plupart des économies d'Afrique de l'Est à créer des emplois en dehors du secteur agricole est particulièrement préoccupante, puisque l'agriculture continue d'assurer en moyenne 80 % des emplois (tableau 2.3). L'économie bleue pourrait ouvrir de nouveaux débouchés permettant de créer des emplois productifs et de générer des moyens de subsistance stables au service d'une croissance inclusive permettant de réduire la pauvreté et les inégalités.

FIGURE 2.8 APD des pays membres du CAD/OCDE, 2000-13 (millions USD à prix courants)



Source : Gallup ⁷

⁷ <http://www.gallup.com/poll/163841/global-payroll-population-rate-drops-2012.aspx>

TABLEAU 2.3 Emploi agricole (pourcentage de la population active)

Pays	Part dans la population active (%)	Année
Burundi	87,9	2012
Comores	94,6	2012
Djibouti	95,9	2013
RD Congo	57	2012
Érythrée	60,3	2013
Éthiopie	79,1	2012
Kenya	87,1	2012
Madagascar	73,9	2013
Rwanda	86,1	2013
Somalie	84,4	2013
Soudan du Sud	62,6	2008
Tanzanie	79,5	2012
Ouganda	84,7	2012
Moyenne de l'Afrique de l'Est⁸	79,5	-

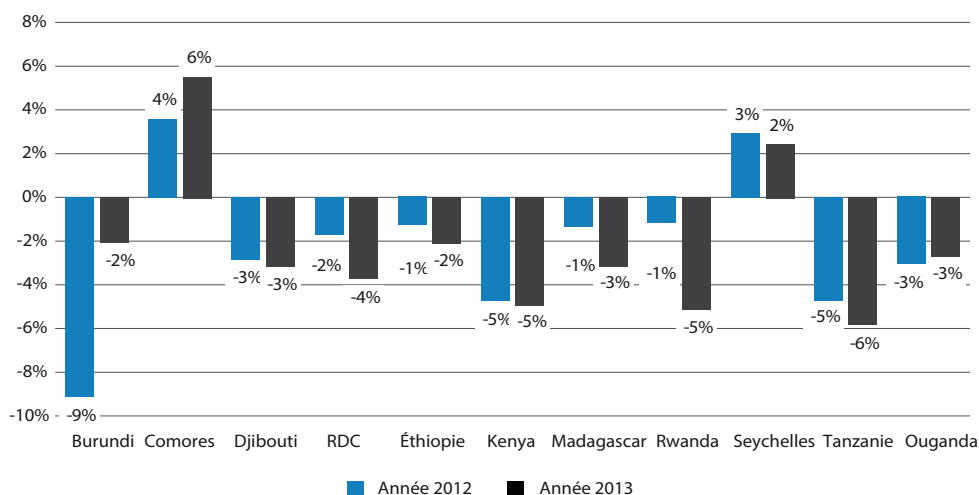
Source : African Statistical Yearbook 2014 Note : les Seychelles ne sont pas prises en compte, faute de données

2.3 Performances budgétaire et monétaire

2.3.1 Soldes budgétaires

À l'exception des Comores et des Seychelles, tous les pays ont accusé un déficit budgétaire en 2012 et 2013, s'échelonnant de 2 % à 6 % du PIB. Ces niveaux, raisonnables aux yeux du FMI, appellent néanmoins à une gestion rigoureuse (FMI, 2014).

FIGURE 2.9 Soldes budgétaires en Afrique de l'Est, 2012-13 (pourcentage du PIB)



Source : (BAfD, UA et CEA, 2014)

Note : l'Érythrée, la Somalie et le Soudan du Sud ne sont pas pris en compte, faute de données

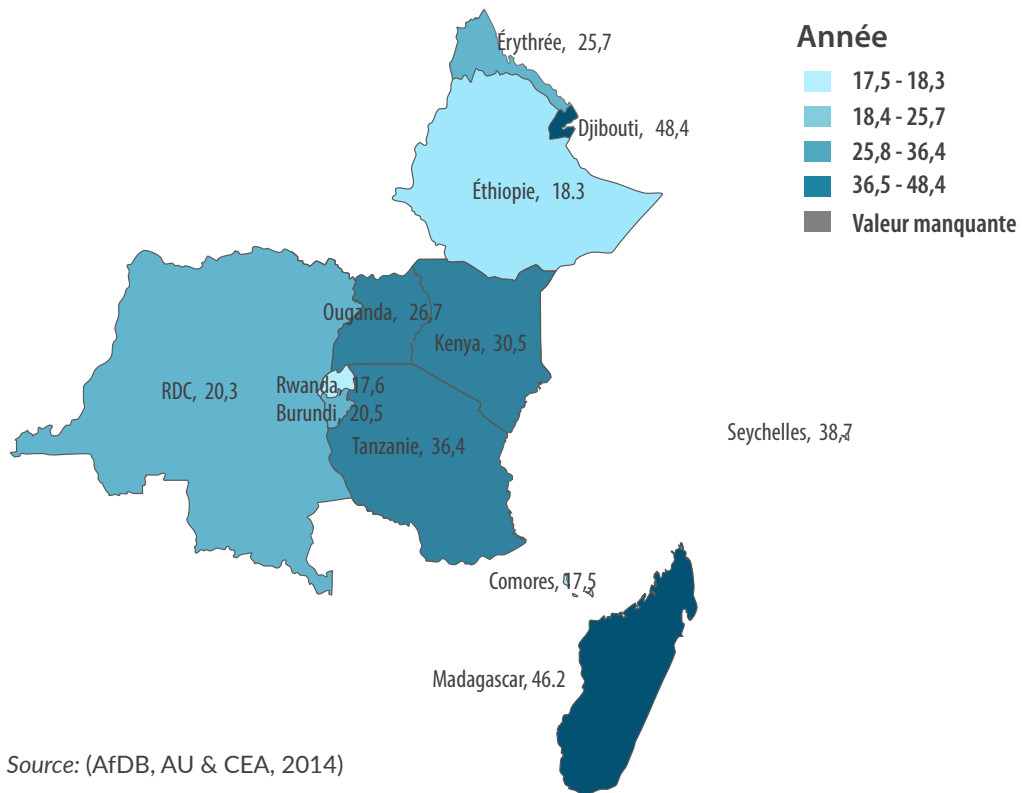
⁸ La moyenne de l'Afrique de l'Est est une moyenne simple des valeurs obtenues pour chaque pays

Un certain nombre de pays de la région se sont financés sur les marchés internationaux. Le Kenya ⁹, le Rwanda ¹⁰ et la Tanzanie ¹¹ ont ainsi émis des obligations souveraines. Le raffermissement du dollar américain depuis le second semestre 2014 et les incertitudes durables entourant la conjoncture économique mondiale appellent à la prudence avant d'émettre de nouveaux titres d'État.

« Pour s'assurer que leurs obligations souveraines ne créent pas de désastre financier, ces pays devraient mettre en place une structure globale et prospective de gestion de la dette. Ils doivent non seulement investir les produits de ces titres dans des projets adaptés à haute rentabilité, mais ils doivent également faire en sorte de ne pas devoir emprunter pour assurer le service de leur dette. » (Stiglitz & Rashid, 2013)

Ce point est particulièrement pertinent pour les pays ayant un ratio endettement sur PIB élevé — ce qui est le cas de la plupart des pays d'Afrique de l'Est (figure 2.10). Le pourcentage de la dette rapportée au PIB demeure élevé dans nombre de pays de la région, comme l'illustre la Figure 2.10

FIGURE 2.10 Dette en pourcentage du PIB, 2013



⁹ Le Kenya a levé 2 milliards USD avec une première émission d'euro-bonds le 16 juin 2014. BBC News, <http://www.bbc.com/news/business-28021749>

¹⁰ Le Rwanda a levé 400 millions de dollars avec une première émission d'euro-bonds en avril 2013. Country Profile Rwanda. CEA

¹¹ La Tanzanie a levé pour 600 millions d'obligations en février 2013. <http://www.reuters.com/article/2013/03/01/tanzania-bond-idUSL6NOBT8WU20130301>

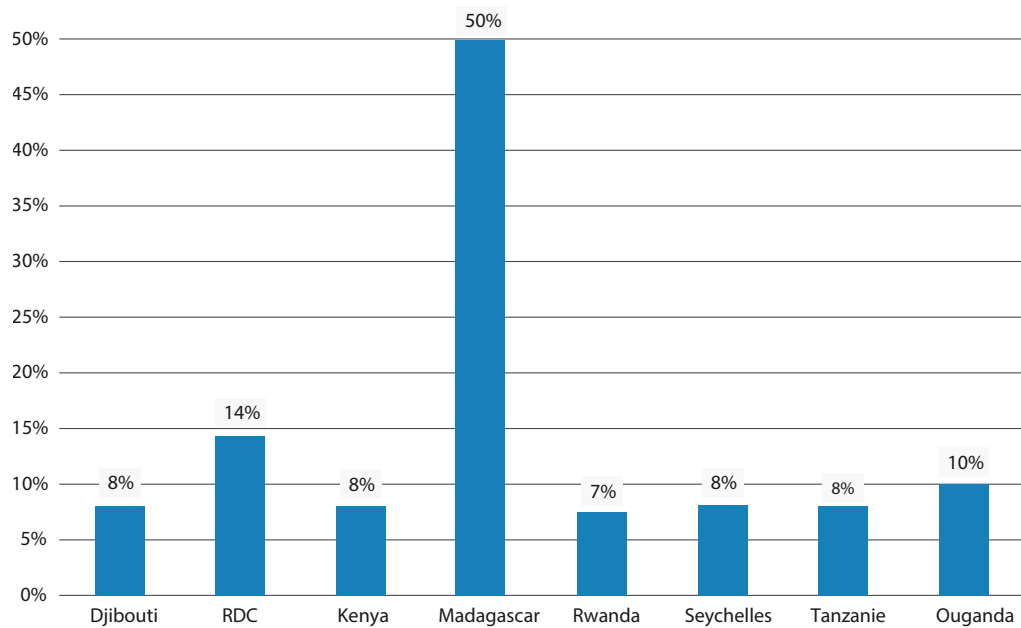
Encadré 2.1 Seychelles : l'accord dette-nature

Depuis quelques années, des échanges « dette-adaptation » ont vu le jour, une piste intéressante pour l'économie bleue. Aux Seychelles, l'ONG *The Nature Conservancy* (TNC) a proposé un accord d'échange de dette à hauteur de 80 millions USD, aux termes duquel le pays s'engage, en contrepartie, à s'impliquer davantage en faveur de la conservation de l'espace marin et de l'adaptation au changement climatique. TNC coordonne un processus impliquant de nombreuses parties prenantes (pêcheries, énergie, tourisme, pouvoirs publics et organismes de conservation) en vue d'élaborer un plan d'utilisation durable de la zone économique exclusive des Seychelles. L'ONG apporte également son expertise financière pour finaliser l'opération d'échange et la création du Fonds fiduciaire des Seychelles pour la conservation et l'adaptation climatique (SeyCCAT), qui incombe au gouvernement seychellois. Ce fonds permanent aura pour mission d'acheter et de restructurer la dette, de gérer la dotation et de faire appliquer l'accord de remise de dette. D'ici 20 ans, la dotation devrait être pleinement capitalisée, autour des 45 millions USD, permettant de reverser quelque 2,25 millions USD par an au fonds afin de perpétuer les activités de conservation marine et d'adaptation climatique. En investissant dans le plan d'aménagement de l'espace marin des Seychelles, ses politiques d'adaptation au changement climatique et une source durable de financement des activités de conservation, TNC va contribuer à constituer un projet-modèle pouvant être adapté à d'autres sites de l'Océan indien occidental et dans le reste du monde, tout en soutenant le désendettement des pays et en assurant la protection et la conservation de leurs écosystèmes marins (Kelleher, 2015).

2.3.2 Taux d'intérêt

Les taux d'intérêt pour les emprunts restent élevés en Afrique de l'Est. Dans les huit pays pour lesquels l'Economist Intelligence Unit (EIU) dispose de données, ils démarrent à 10 % et peuvent même atteindre, comme à Madagascar, le taux record de 60 %. Une telle situation agit comme un frein sur la croissance, surtout avec des écarts relativement larges entre les taux débiteurs et créditeurs dans de nombreux systèmes financiers d'Afrique de l'Est, notamment à Madagascar (figure 2.11). Ces écarts s'expliquent par un certain nombre de facteurs, dont l'absence de concurrence sur les marchés financiers intérieurs. Cette situation pourrait, au final, avoir un impact négatif sur les investissements dans tous les pans de l'économie, y compris l'économie bleue.

FIGURE 2.11 Écart entre les taux débiteurs et les taux créditeurs en Afrique de l'Est, 2014



Source : (EIU, 2014)

Note: l'EIU ne dispose pas de données pour le Burundi, les Comores, l'Érythrée, l'Éthiopie, la Somalie et le Soudan du Sud

2.3.3 Inflation

D'une manière générale, le taux d'inflation est stable ou en recul depuis 2000. Au Rwanda, par exemple, il est passé de 6 % en juin 2013 à 1,9 % en novembre 2014, tandis que les Comores, Djibouti et la RDC ont contenu la hausse des prix entre 1 % et 3 % (tableau 2.4). Ce résultat est à imputer à un certain nombre de facteurs, dont des politiques monétaires et budgétaires bien coordonnées.

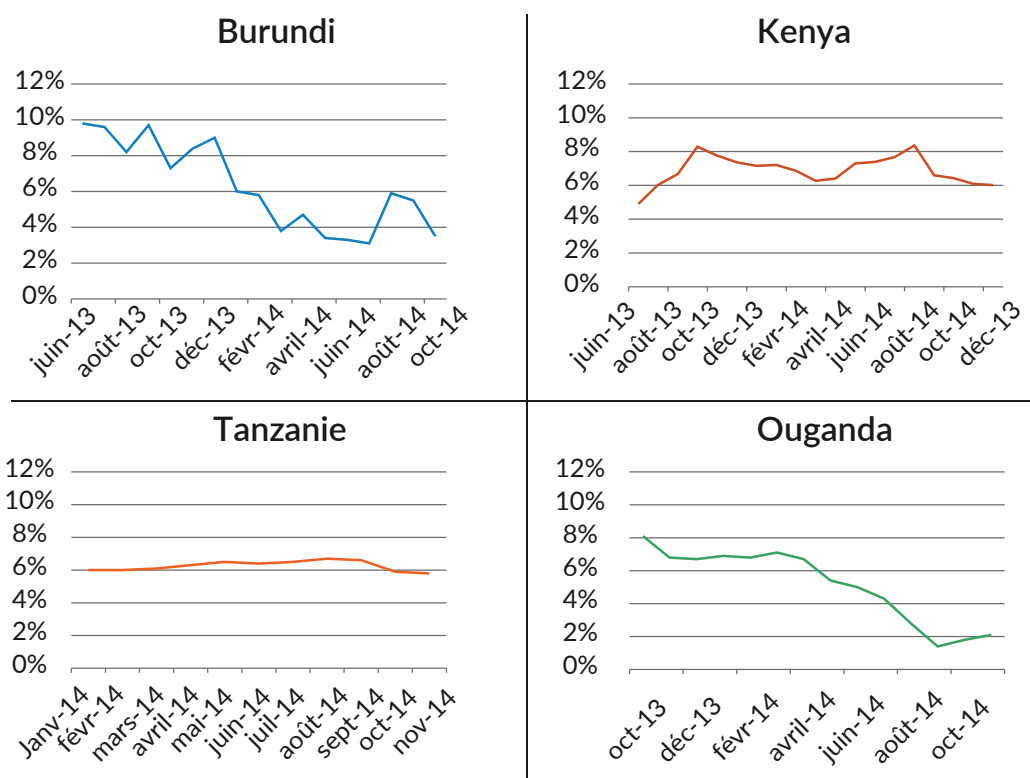
Un examen plus attentif du taux d'inflation en glissement annuel pour les quatre pays les plus mal lotis en la matière révèle des schémas différents (figure 2.12). Ainsi au Burundi et en Ouganda, l'inflation s'est progressivement atténuée tout au long des années 2013 et 2014, à l'inverse du Kenya et de la Tanzanie où elle est restée pratiquement au même niveau (autour des 6 %), même si les prix ont été plus volatils au Kenya.

TABLEAU 2.4 Inflation en Afrique de l'Est, 2013-14

Pays	2013(e)	2014(p)
Burundi	7,8	5,4
Comores	2,5	4,2
RD Congo	1,1	3,2
Djibouti	2,5	2,4
Érythrée	12,3	12,3
Éthiopie	7,4	7,9
Kenya	5,7	5,0
Madagascar	6,9	7,2
Rwanda	4,2	4,4
Seychelles	4,4	4,2
Tanzanie	7,9	5,8
Ouganda	5,5	4,7
Moyenne AE	5,7	5,6
Afrique	6,7	7,2

Source : (BAfD, OCDE et PNUD, 2014). Note : estimations (e) et prévisions (p)

FIGURE 2.12 Inflation en glissement annuel dans les quatre pays d'Afrique de l'Est à forte inflation



Source : Banque de la République du Burundi ; Kenya National Bureau of Statistics ; National Bureau of Statistics de la Tanzanie ; et Bank of Uganda

2.3.4 Taux de change

Même si le franc du Burundi, le franc des Comores et la roupie des Seychelles ont regagné du terrain par rapport au dollar entre 2012 et 2013, la plupart des monnaies des pays de la région se sont dépréciées par rapport au dollar, à l'inverse de celles ayant des taux de change fixes (tableau 2.5).

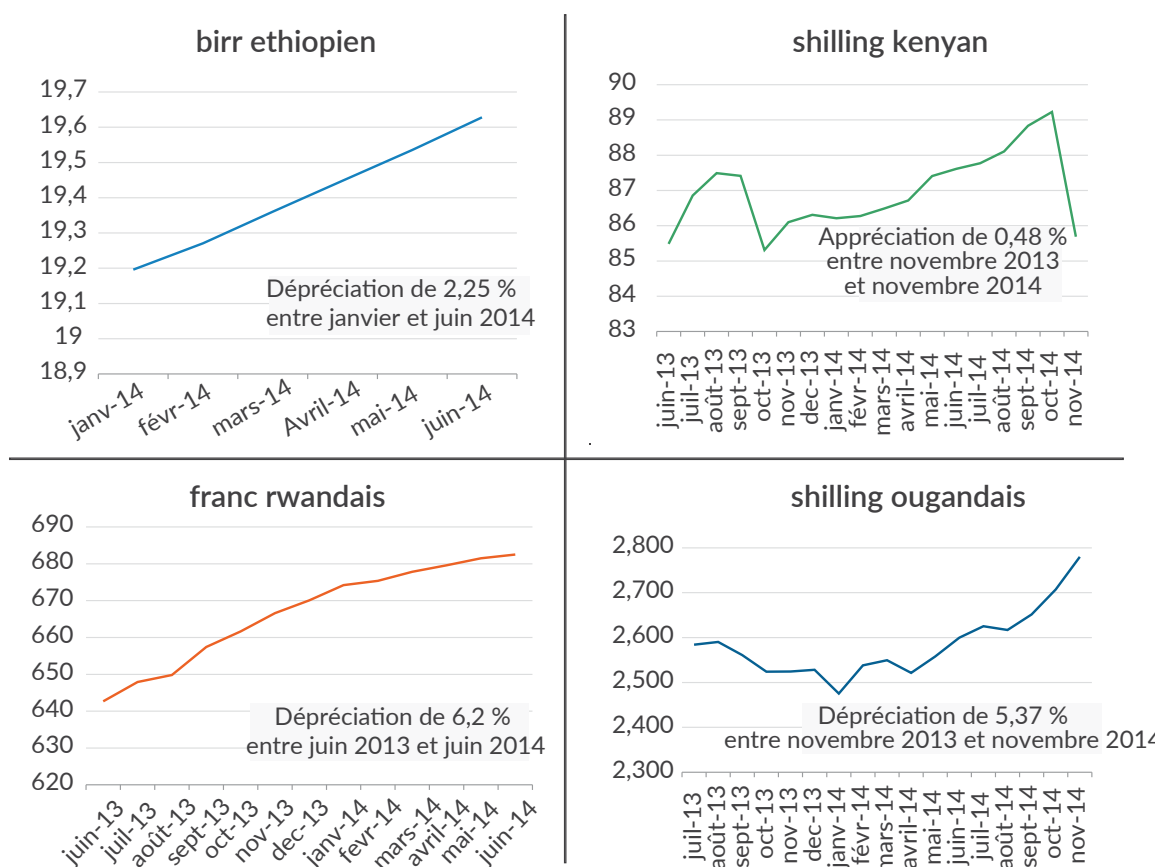
TABLEAU 2.5 Taux de change (monnaie locale/USD)

Pays	2011	2013
Burundi (BIF)	1441,7	1539,1
Comores (KMF)	353,6	370,3
RDC (CDF)	919,2	919,5
Djibouti (DJF)	177,7	177,7
Érythrée (ERN)	15,4	15,4
Éthiopie (ETB)	17,0	18,7
Kenya (KES)	88,9	85,8
Madagascar (MGF)	2027,1	2218,3
Rwanda (RWF)	600,3	648,8
Seychelles (SCR)	12,4	12,1
Tanzanie (TZS)	1586,2	1617,0
Ouganda (UGX)	2522,7	2586,5

Source: (BAfD, OCDE et PNUD, 2014)

L'analyse plus fine de la figure 2.13 met en évidence une dépréciation constante des monnaies en Éthiopie, en Ouganda et au Rwanda. Dans ces deux derniers cas, cette évolution s'explique en partie par la diminution de l'APD en 2012 et 2013. Le shilling du Kenya s'est lui aussi progressivement déprécié jusqu'à fin 2014, avant de rebondir vigoureusement.

FIGURE 2.13 Évolution mensuelle des monnaies locales vis-à-vis du dollar



Source : Central Bank of Ethiopia ; Kenya Bureau of Statistics ; National Institute of Statistics du Rwanda ; Bank of Uganda

2.4 Le rôle de l'économie bleue dans le programme de transformation structurelle

La transformation structurelle est un levier fondamental pour le développement économique et social. Les pays ayant bénéficié d'une nette hausse de leurs niveaux de vie ont traversé une phase d'évolution profonde de leur structure économique — à la fois en termes de production et d'emplois ¹². Le passage d'activités de subsistance peu productives (comme l'agriculture) à des activités commerciales très productives (comme les industries manufacturières et les services modernes) dope la productivité du travail et contribue de ce fait à accélérer durablement la croissance économique.

La transformation structurelle contribue en outre à installer une croissance plus inclusive, puisque les travailleurs quittent des emplois précaires mal rémunérés pour des emplois mieux payés et offrant de meilleures conditions de travail. Faute de

¹² Cela a été notamment le cas en Chine, en République de Corée et au Vietnam

transformation structurelle, la répartition équitable des fruits de la croissance est par ailleurs compromise, ce qui pérennise la pauvreté et creuse les inégalités. C'est le scénario qui semble prévaloir dans plusieurs pays d'Afrique où, malgré une croissance économique alerte depuis le début de des années 2000, les conditions économiques et sociales n'ont pas évolué dans les mêmes proportions.

Nous l'avons vu, le rythme de la transformation structurelle en Afrique de l'Est a été relativement lent par rapport au dynamisme économique dont fait preuve le continent. Sur les neuf pays pour lesquels des données sont disponibles, cinq seulement ont affiché une croissance positive de la productivité de la main-d'œuvre entre 1991 et 2012 (tableau 2.6). Et au sein de ce groupe, la performance de l'Érythrée ne peut être qualifiée de satisfaisante, avec une hausse médiocre (11,6 %) sur la période. Le Burundi, Madagascar, la RDC et la Somalie ont tous vu s'éroder la productivité du travail, ce qui a singulièrement compromis leurs perspectives de croissance. Parmi les pays qui s'en sortent le mieux, le changement structurel a contribué à la moitié environ de cette amélioration de la productivité du travail (tableau 2.6). Le secteur des services a joué un rôle central dans cet effet de redistribution, même si l'industrie a également compté en Éthiopie et en Ouganda.

TABLEAU 2.6 Décomposition des gains de productivité du travail, 1991-2012

Pays	Évolution de la productivité du travail (%)	Décomposition (%)			Effet de redistribution (%)		
		Effet direct	Redistribution	Prix	Agriculture	Industrie	Services
Tanzanie	114,0	63,8	46,5	3,8	-6,7	8,2	44,9
Éthiopie	100,6	61,6	44,0	-5,0	-15,5	21,1	38,4
Ouganda	69,9	37,0	32,4	0,6	-7,3	21,1	18,6
Rwanda	49,8	29,0	20,4	0,4	-4,1	0,5	23,9
Érythrée	11,6	7,7	3,9	0,0	-0,2	-2,3	6,5
Burundi	-2,1	8,9	-14,8	3,8	1,2	-10,7	-5,3
Madagascar	-15,9	-9,0	-8,3	1,4	1,8	-14,1	4,0
Somalie	-30,3	-32,1	3,0	-1,1	-2,8	0,1	5,7
RD Congo	-41,5	-28,2	-12,7	-0,6	2,0	-10,9	-3,8

Source : d'après (CNUCED, 2014)

L'économie bleue pourrait contribuer à la transformation structurelle, à condition de générer des emplois relativement productifs pour absorber la main-d'œuvre actuellement mobilisée par des activités peu productives (agriculture de subsistance et pêche par exemple). Les pays africains accusent souvent de gros écarts sectoriels de productivité, le clivage étant particulièrement marqué entre les secteurs traditionnels et les secteurs modernes. Ce qui suggère une importante marge de manœuvre pour doper la productivité et la croissance, à travers une redistribution des moyens humains et financiers. Dans trois des pays pour lesquels des données sont disponibles, la

productivité du travail dans les secteurs directement ou indirectement liés à l'économie bleue est systématiquement supérieure à la moyenne observée dans l'économie tout entière (tableau 2.7).¹³ Ainsi, le secteur de la pêche affiche une productivité supérieure à la moyenne globale de 26 % en Tanzanie, d'environ 150 % en Ouganda et de plus de 500 % à Madagascar.¹⁴ Bien que ce secteur ne représente que 1 % environ de l'emploi total dans les trois pays, il peut néanmoins tirer vers le haut la productivité et les salaires – à condition d'attirer les travailleurs de secteurs moins productifs.

TABLEAU 2.7 Décomposition des gains de productivité du travail, 1991-2012

CITI Rév. 3.1		Tanzanie (2006)	Ouganda (2003)	Madagascar (2005)
A	Agriculture, chasse et sylviculture	0,39	0,34	0,26
B	Pêche	1,26	2,47	6,81
C	Activités extractives	5,99	0,95	0,87
D	Activités de fabrication	2,69	1,21	5,16
E	Production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau	22,64	36,66	3,75
F	Bâtiment	7,22	9,18	22,01
G	Commerce de gros et de détail ; réparations	1,42	1,18	1,97
H	Hôtels et restaurants	1,33	1,66	1,97
I	Transports, entreposage et communications	4,84	2,79	21,01
J	Intermédiation financière	18,69	-	26,12
K	Immobilier, locations et services aux entreprises	22,93	24,26	-
L	Administration publique et défense	8,51	5,45	3,02
M	Éducation	1,30	2,85	-
N	Santé et action sociale	2,86	2,29	-
O	Autres activités de services collectifs, sociaux et personnels	1,01	1,14	-

Source : calculs CEA/BSR-EA d'après le tableau 2.6

Note : les secteurs G et H ont été analysés ensemble pour Madagascar ; les déclarations pour le secteur J pour l'Ouganda et le secteur K pour Madagascar indiquent qu'ils ne comptent pas d'emplois ; les secteurs M, N et O pour Madagascar n'ont pas de valeur ajoutée

Les autres secteurs analysés ne sont que partiellement liés aux autres volets de l'économie bleue – à savoir le tourisme, les transports et l'énergie. Pourtant, leur niveau de productivité du travail, supérieur à la moyenne, prouve à nouveau que des investissements plus conséquents dans l'économie bleue accéléreraient le rythme de la transformation structurelle. Dans les trois cas de figure, le secteur affichant

¹³ Les données relatives à l'emploi sectoriel sont celles de l'Organisation internationale du travail (OIT) (KILM 8) ; celles sur la valeur ajoutée sectorielle proviennent des Nations Unies (UNdata)

¹⁴ Les écarts entre pays sont en partie dus à des degrés divers de sophistication et de valeur des prises. Tandis que la pêche traditionnelle de subsistance reste dominante en Ouganda et en Tanzanie (surtout pour la perche du Nil), la pêche industrielle de la crevette et du thon occupe une place relativement importante à Madagascar

la productivité du travail la plus faible est l'agriculture. Les activités d'extraction à Madagascar et en Ouganda ont elles aussi une productivité de la main-d'œuvre inférieure à la moyenne, probablement liée à l'étroitesse du secteur (moins de 0,3 % de la production totale dans les deux cas).

En conclusion, l'économie bleue pourrait contribuer davantage à la transformation structurelle de l'Afrique de l'Est. Autrement dit, elle offre une trajectoire de développement économique, de création d'emplois de meilleure qualité et mieux rémunérés, et de croissance plus inclusive. Les chapitres suivants reviennent plus en détail sur chacun des secteurs rattachés à l'économie bleue.

Références

- Africa Progress Panel (2014), *Grain Fish Money*. Genève : APP
- Agutamba, K. (2014, 24 décembre), "2015: The test that awaits Northern Corridor projects." *The New Times*
- Bank of Tanzania (2014), *Monthly Economic Review – November*. Arusha : BoT
- Banque africaine de développement (2010), *African Development Report 2010: Ports, logistics and trade in Africa*. Oxford : Oxford University Press
- Banque africaine de développement (2013), *Somalia Country Brief 2013-2015*. Tunis : BAfD
- Banque africaine de développement (2015), *Seychelles Country Strategy Paper 2011-2015*. Tunis : BAfD
- Banque africaine de développement, Organisation de coopération et de développement économique et Programme des Nations Unies pour le développement (2014). *Perspectives économiques en Afrique 2014*. Tunis, Paris et Addis-Abeba : BAfD, OCDE et PNUD
- Banque africaine de développement, Union africaine et Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (2014), *African Statistical Yearbook 2014*. Tunis et Addis-Abeba : BAfD, UA et CEA
- Banque mondiale (2010), *Union of the Comoros Joint IDA-IMF Staff Advisory Note on the Poverty Reduction and Growth Strategy Paper*. Washington, DC : Banque mondiale
- Banque mondiale (2013a), *Tanzania Economic Update Opening the Gates - How the port of Dar es Salaam can transform Tanzania*. Washington, DC : Banque mondiale
- Banque mondiale (2013b), *Tourism in Africa: Harnessing tourism for growth and improved livelihoods*. Washington, DC : Banque mondiale
- Banque mondiale (2013c), *Transport and logistics in Djibouti: contribution to job creation and economic diversification*. Washington, DC : Banque mondiale
- Banque mondiale (2014), *International Development Association and International Finance Corporation Country Partnership Strategy for the Union of Comoros for the period FY14 - FY17*. Washington, DC : Banque mondiale
- Banque mondiale (2014a), *GEM Commodities* : <http://www.imf.org/external/np/res/commod/index.aspx> (December 2014)
- Banque mondiale (2015), *Regional Economic Outlook - Sub-Saharan Africa: January 2015*. Washington, DC : Banque mondiale
- Beerhige, M. (2012, 2 octobre), Puntland plans to expand Bosaso Port. *Somalia Report*
- Berbera Port Authority (2012), *Homepage Berbera Port Authority*: <http://www.berberaseaport.net/>. consulté le 3 juin 2014
- Briceno-Garmendia, C. et M. Shkaratan (2011) *Kenya's Infrastructure: A Continental Perspective*. Washington, DC : Banque mondiale
- Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (2013), *Landlocked Developing Countries Factsheet*: <http://unohrls.org/custom-content/uploads/2013/09/Landlocked-Developing-Countries-Factsheet-2013.pdf>. consulté le 12 février 2015
- Business Daily (2013, 20 juin), *Somalia bets big on port and airport to resurrect war-wrecked economy*

- CEA (à paraître). *Country Profiles of Eastern Africa Countries*. Addis-Abeba : Nations Unies
- CEA BSR-EA (2014), *Energy Access and Security in Eastern Africa: Status and Enhancement Pathways*. Addis-Abeba : Nations Unies
- Christie, I., E. Fernandes, H. Messerli, et L. Twining-Ward (2013), *Tourism in Africa: Harnessing Tourism for Growth and Improved Livelihoods*. Washington DC : Banque mondiale
- CIA (2014). *CIA World Factbook*: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook>. consulté le 8 octobre 2014
- Cleophus, T. (2013, 14 août), "Kenya, Somalia and the controversy over control of Kismayo". *Sabahi Online*
- Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique – Bureau sous-régional pour l'Afrique de l'Est (2011), *Towards a sustainable tourism industry in Eastern Africa - a study on the challenges and opportunities for tourism development*. Addis-Abeba : Nations Unies
- Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (2014), *UNCTAD Stat* : <http://unctadstat.unctad.org/>, consulté le 5 janvier 2015
- EIU (2014). *Economist Intelligence Unit - Country Reports (multiple)*. The Economist
- Fonds monétaire international (2014). *Sub-saharan Regional Economic Outlook April*. Washington, DC : FMI
- Fonds monétaire international (2014a), *Primary Commodities*: <http://www.imf.org/external/np/res/commod/index.aspx> (Décembre 2014)
- Fonds monétaire international (2015), *Commodity Market Monthly - January 2015*. Washington, DC : FMI
- Gatehouse, G. (2013, 6 mai), "Somalia's fight to harness the power of Mogadishu port". *BBC News Africa*
- Government of Ethiopia (2014, 14 octobre), *Ethiopia: The Ethiopian Railway Corporation Says the Ethio-Djibouti Railway Project is Making Good Progress*: <http://allafrica.com/stories/201410100298.html>, consulté le 29 janvier 2015
- Guardian Reporter (2013, 16 septembre), Government: We're improving the business environment. *IPP Media.com*
- Hategeka, E. (2014, 10 octobre), Start small but think big - Supporting SMEs to grow and export (Part II). *The New Times - Print Version*
- International Trade Centre (2014), *Country Briefs*: <http://www.intracen.org/>, consulté en janvier 2015
- Kasasira, R. (2013, 4 août), "Somalia gets back control of strategic Kismayu port." *Africa Review*
- Le Manach, F., C. Gough, A. Harris, F. Humber, S. Harper et D. Zeller (2012) "Unreported fishing, hungry people and political turmoil: the recipe for a food security crisis in Madagascar?" *Marine Policy*, 218-225
- Martins, P. (à paraître), *Structural Change in Ethiopia: An Update*. Washington, DC : Banque mondiale
- Meriton-Jean, S. et H. Amla (2014, 3 novembre), "From dried fish to a booming business - Seychellois entrepreneur says fish is the future." *Seychelles News Agency*
- MHD (2012, 6 novembre), The importance of Kismayo. *Somalia Report*
- Ministry of Information (2014), *Eritrean Sea Ports* - Ministry of Information, Eritrea:

<http://www.shabait.com/about-eritrea/erina/16707-eritrean-sea-ports>, consulté le 27 janvier 2015

Mwangi, G. (2014, 3 août), "Chinese firm signs \$478.9 million Kenya Lamu Port Deal." *The Wall Street Journal - Frontiers*

Ng'wanakilala, F. (2014, 27 octobre), "Tanzania says construction of China-funded port to start in 2015". *Reuters*

Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (2015), *FAO Stat* : <http://faostat3.fao.org/home/E>. consulté le 5 janvier 2015

Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (2014), *The value of African fisheries*. Rome : FAO

Price Waterhouse Cooper, South Africa (2013), *Africa gearing up*. Johannesburg: PWC

Ronnas, P., K. Backéus et E. Scheja (2010), *Rwanda Forging ahead - The challenge of getting everyone on board*. Genève : OIT

Sabahi (2013, 13 mars), "Somalia: Dredging project invigorates Mogadishu, Bosaso Ports." *All Africa*

Shkaratan, M. (2012), *Tanzania's Infrastructure - A Continental Perspective, World Bank Policy Research Working Paper*. Washington, DC : Banque mondiale

Société financière internationale (2013), *Public-private partnership impact stories - Madagascar: Port of Toamasina*. Washington, DC : IFC

Society for International Development (2013), *The State of East Africa 2013*. Nairobi : SID Regional Office for Eastern Africa

Stiglitz, J. et H. Rashid, (2013, 26 juin), "Sub-Saharan Africa's Eurobond Borrowing Spree Gathers Pace - Why are an increasing number of developing countries resorting to expensive sovereign-bond issues?" *The Guardian Business - Project Syndicate Economists*

Thiong'o, P., S. Kamau, D. Asiimwe et K. Esiara. (2013, 11 mai), "With \$11bn Bagamoyo port, Tanzania prepares to take on EA hub Mombasa." *The East African*

Tran, M. (2012, 27 juillet), "Berbera port and pastoralism prove livestock's worth in Somaliland." *The Guardian UK*

Wane, W., et J. Morisset (2012, 1^{er} octobre), Is this a woman's world? Gender equality in Tanzania. *Africa can end poverty*: blogs.worldbank.org/african/, consulté le 15 septembre 2015

3



Changement climatique et gestion durable des ressources naturelles

Une île rocheuse, lac Victoria, de Peter Ralph.

3.1 Introduction

La destruction de nombreux massifs coralliens depuis 1998 en raison de la hausse des températures des eaux de surface illustre bien les menaces que fait peser sur l'Océan indien le changement climatique (Hoegh-Guldberg et al., 2007). Les Seychelles ont ainsi perdu 70 % de leurs récifs. Le risque de voir s'accélérer ce processus bien plus vite que le cycle de destruction naturelle a été souligné par le Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC)¹. Les autres menaces liées au climat — comme l'élévation du niveau de la mer, la baisse de la productivité agricole dans les zones littorales ou les inondations et sécheresses catastrophiques — ont incité les États de l'océan Indien occidental (OIO) à se préoccuper davantage du changement climatique. C'est pourquoi les signataires de la convention de Nairobi² ont tous ratifié en 1999 la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et, en 2008, le protocole de Kyoto. Les gouvernements d'Afrique de l'Est sont par ailleurs en train d'élaborer et de mettre en œuvre des stratégies d'adaptation et d'atténuation pour aider les usagers des ressources naturelles à affronter le changement climatique³.

Les États insulaires et continentaux d'Afrique de l'Est se partagent les ressources halieutiques (chapitre 7). Économiquement parlant, la pêche des différentes espèces de thon⁴, par les flottes de grande pêche (FGP) notamment, sont les plus importantes. Ces espèces migrent au gré des saisons du sud au nord le long des côtes est-africaines, avant de se diriger vers l'est de l'océan Indien. Le changement climatique semble modifier ces schémas migratoires (Dueri et al., 2014).

Les ressources côtières sont d'une importance vitale pour les populations insulaires et côtières, à la fois pour leur alimentation et pour leurs moyens de subsistance. Mais ces ressources sont exposées à un arsenal de menaces, dont la pollution, la destruction des habitats, la surpêche et les conséquences du changement climatique (Lester et al., 2009). À l'intérieur des terres, les ressources en eau douce subissent elles aussi des pressions anthropiques et naturelles (surpêche, pollution), exacerbées par l'instabilité hydrométrique entraînée par les épisodes de sécheresse ou de fortes précipitations.

L'économie a pour objectif de susciter une croissance économique équitable et durable basée sur les ressources des océans, des mers, des lacs, des fleuves et des plaines inondables. Toutes ces étendues d'eau abritent une flore et une faune abondantes et des écosystèmes marins. Elles servent de garde-manger et d'habitats aux organismes vivants aquatiques, y compris les poissons, mais elles sont aussi sources d'énergie, de moyens de transport et de moyens de subsistance dans de nombreux pays d'Afrique. Ce chapitre est organisé en cinq sections : la première décrit la contribution des composantes de l'économie bleue au processus de développement des pays d'Afrique de l'Est ; la deuxième

¹ https://www.ipcc.ch/publications_and_data/ar4/wg2/en/ch6s6-3-2.html

² La Convention relative à la protection, à la gestion et à la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Est (convention de Nairobi), signée en 1985, est entrée en vigueur en 1996 et fait désormais partie des 17 conventions et plans d'action portant sur les mers régionales. Les parties contractantes sont l'Afrique du Sud, les Comores, la France, le Kenya, Madagascar, Maurice, le Mozambique, les Seychelles, la Somalie et la Tanzanie

³ Chaque pays doit soumettre à la CCNUCC un programme d'action national d'adaptation (PANA) et des mesures d'atténuation adaptées au contexte national (MAAN) détaillant les interventions prioritaires

⁴ Il s'agit surtout de bonites à ventre rayé (listao), de thons à nageoires jaunes, de thons obèses et de thons rouges

expose la situation de la biodiversité dans la région et les réactions face aux menaces qui pèsent sur elle; la troisième revient sur l'impact présent et à venir du changement climatique sur les écosystèmes d'Afrique de l'Est ; la quatrième recense les politiques nationales et régionales mises en œuvre en matière d'atténuation et d'adaptation au changement climatique, y compris pour l'utilisation du carbone bleu et l'économie bleue, tandis que la dernière section énumère conclusions et recommandations.

3.2 Développement économique et ressources naturelles

L'agriculture, qui représente 43 % du PIB annuel du continent africain (IFPRI et al., 2013) et 36 % du PIB de l'Afrique de l'Est ⁵, est un secteur essentiel à la fois du point de vue économique et sous l'angle de la sécurité alimentaire, notamment au Burundi, en Érythrée, en Éthiopie, au Kenya, à Madagascar, en Ouganda, en République démocratique du Congo (RDC), au Rwanda, au Soudan du Sud et en Tanzanie. La sylviculture et les mines sont les deux autres grands secteurs basés sur l'exploitation des ressources naturelles, et elles sont vitales pour l'économie de pays comme la RDC où elles représentent respectivement 4 % et 12 % du PIB. Tous les pays d'Afrique de l'Est dépendent fortement de leur patrimoine naturel pour leurs exportations (tableau 3.1), essentiellement constituées de biens non transformés à faible valeur ajoutée. Par ailleurs et à l'exception du Kenya et, dans une moindre mesure de la Tanzanie et de Madagascar, les économies d'Afrique de l'Est ne sont pas diversifiées ; leurs exportations sont axées sur trois ou quatre produits, comme le café, les minerais ou le poisson.

TABLEAU 3.1 Les trois premiers produits d'exportation par pays (en pourcentage des exportations totales)

Pays	Produit I	Produit II	Produit III	Nombre des produits constituant plus de 75 % des exportations
Burundi	Café non torréfié non décaféiné (48,9 %)	Thé noir (fermenté) et thé partiellement fermenté, aromatisé ou non aromatisé (13,4 %)	Minerais de niobium, de tantale, de vanadium ou de zirconium et leurs concentrés (12,9 %)	3
Comores	Girofles (antofles, clous et griffes) (51,0 %)	Vanille (12,9 %)	Navires et autres structures flottantes (11,1 %)	3
RD Congo	Cathodes et sections de cathodes (39,3 %)	Minerais de cuivre et concentrés (22,6 %)	Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux et pétrole brut (16,2 %)	3

⁵ Estimations de la CEA établies à partir des données des Perspectives économiques en Afrique : <http://www.africaneconomicoutlook.org/fr/statistiques/>

Pays	Produit I	Produit II	Produit III	Nombre des produits constituant plus de 75 % des exportations
Djibouti	Charbon de bois (y compris charbon de coque/noix), aggloméré ou non (22,9 %)	Ovins vivants (10,6 %)	Caprins vivants (10,6 %)	13
Érythrée	Or (y compris or platiné) sous forme brute (55,7 %)	Minerais de cuivre (26,3 %)	Argent (y compris plaqué or ou platine), sous forme brute (4,7 %)	2
Éthiopie	Café non torréfié non décaféiné (31,5 %)	Graines de sésame (19,5 %)	Fleurs coupées et boutons (11,5 %)	7
Kenya	Thé noir (fermenté) et autre thé partiellement fermenté (16,8 %)	Fleurs coupées et boutons (11,8 %)	Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux et pétrole brut (10,4 %)	49
Madagascar	Nickel (18,5 %)	Vanille (6,8 %)	Crevettes et gambas (5,2 %)	26
Rwanda	Niobium/tantale/vanadium (43,0 %)	Minerais d'étain et concentrés (16,5 %)	Café non torréfié non décaféiné (15,1 %)	4
Seychelles	Thon listao et thon blanc (56,7 %)	Thon jaune (8,4 %)	Thon obèse (8,2 %)	4
Somalie	Ovins vivants (31,6 %)	Caprins vivants (27,2 %)	Bovins vivants autres que bovins de race pure (12 %)	4
Soudan du Sud	Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux et pétrole brut (99,7 %)	-	-	1
Tanzanie	Tabac brut écoté, partiellement ou en totalité (9,9 %)	Or (y compris or platiné) sous forme brute (à l'exclusion de la poudre) (7,7 %)	Café non torréfié non décaféiné (5,3 %)	28
Ouganda	Café non torréfié non décaféiné (28,5 %)	Tabac brut écoté, partiellement ou en totalité (6,2 %)	Filets de poisson et autres morceaux (4,7 %)	20
Afrique	Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux et pétrole brut (46,8 %)	Gaz naturel liquéfié (3,8 %)	Gaz naturel à l'état gazeux (2,8 %)	26

Source : <http://www.africaneconomicoutlook.org/fr/>

À l'exception des Seychelles, dont l'économie repose sur la transformation du thon et le tourisme – deux activités relevant de l'économie bleue – aucun pays d'Afrique de l'Est ne s'appuie sur ses atouts « bleus » pour assurer son développement économique. La pêche se pratique partout mais à une échelle artisanale (hormis aux Seychelles et sur le lac Victoria où opèrent des flottes commerciales). Ces prises n'en sont pas moins importantes pour la survie des communautés rurales, même si elles relèvent essentiellement du secteur informel.

En dépit d'une utilisation abondante des ressources naturelles et du rythme alerte de croissance de la plupart des économies d'Afrique de l'Est depuis 2005 (progression du PIB de 5 % en moyenne annuelle), l'insécurité alimentaire persiste (FAO et al., 2014). En 2013, la Somalie, l'Ouganda, le Soudan du Sud, l'Éthiopie, le Kenya, la RDC et la Tanzanie, plus la République centrafricaine et le Soudan, ont recensé quelque 20 millions de personnes gravement exposées à l'insécurité alimentaire ⁶. Les conflits sociopolitiques, la mauvaise gouvernance des ressources naturelles et les problèmes de droits fonciers — mais aussi l'insuffisance de la production agricole liée au manque de pluies, à des récoltes précoces insuffisantes, à des inondations ou des sécheresses localisées —, sont les principaux facteurs responsables de cette crise alimentaire ⁷.

Dans le contexte de la déclaration d'Abu Dhabi sur l'économie bleue de 2014 ⁸, les États d'Afrique de l'Est se doivent d'étudier de nouvelles solutions pour exploiter leur potentiel en termes de ressources maritimes et hydriques intérieures et la biodiversité associée aux fins d'un développement durable et inclusif. Ce texte reconnaît le rôle de l'industrie de la pêche pour la sécurité alimentaire et nutritionnelle ainsi que sa contribution à une croissance durable. Il identifie également le tourisme comme une source d'emplois directs et indirects et un facteur important pour la réduction de la pauvreté. Par ailleurs, avec l'ouverture du nouveau canal de Suez en août 2015, l'océan Indien devrait bénéficier d'une recrudescence de fret maritime. En perspectives de croissance, pour la plupart des États d'Afrique de l'Est cette hausse du trafic devrait se traduire par la création d'installations portuaires et une amélioration des infrastructures de transport existantes et des réseaux de communication. Pour autant, l'essor de l'économie bleue ne doit pas se faire aux dépens du patrimoine naturel, détruit ou exploité à mauvais escient. Les politiques de croissance doivent bien au contraire s'aligner sur des politiques de conservation et de gestion durable des atouts « bleus ».

3.3 Conservation de la diversité biologique et de la nature en Afrique de l'Est

La diversité biologique de l'Afrique de l'Est s'explique par un certain nombre de facteurs géographiques et naturels. Trois des huit « points chauds ⁹ » de la biodiversité terrestre en Afrique font partie de la région ¹⁰ : les forêts côtières de l'Afrique de l'Est ; l'Afromontane

⁶ Réseaux régionaux intégrés d'information (www.irinnews.org)

⁷ D'autres raisons peuvent être invoquées, comme l'instabilité et les tensions sociales, l'insécurité, qui restreint l'accès aux terres agricoles et aux sources d'approvisionnement, ou encore les flux croissants de réfugiés et de personnes déplacées à l'intérieur de leurs pays

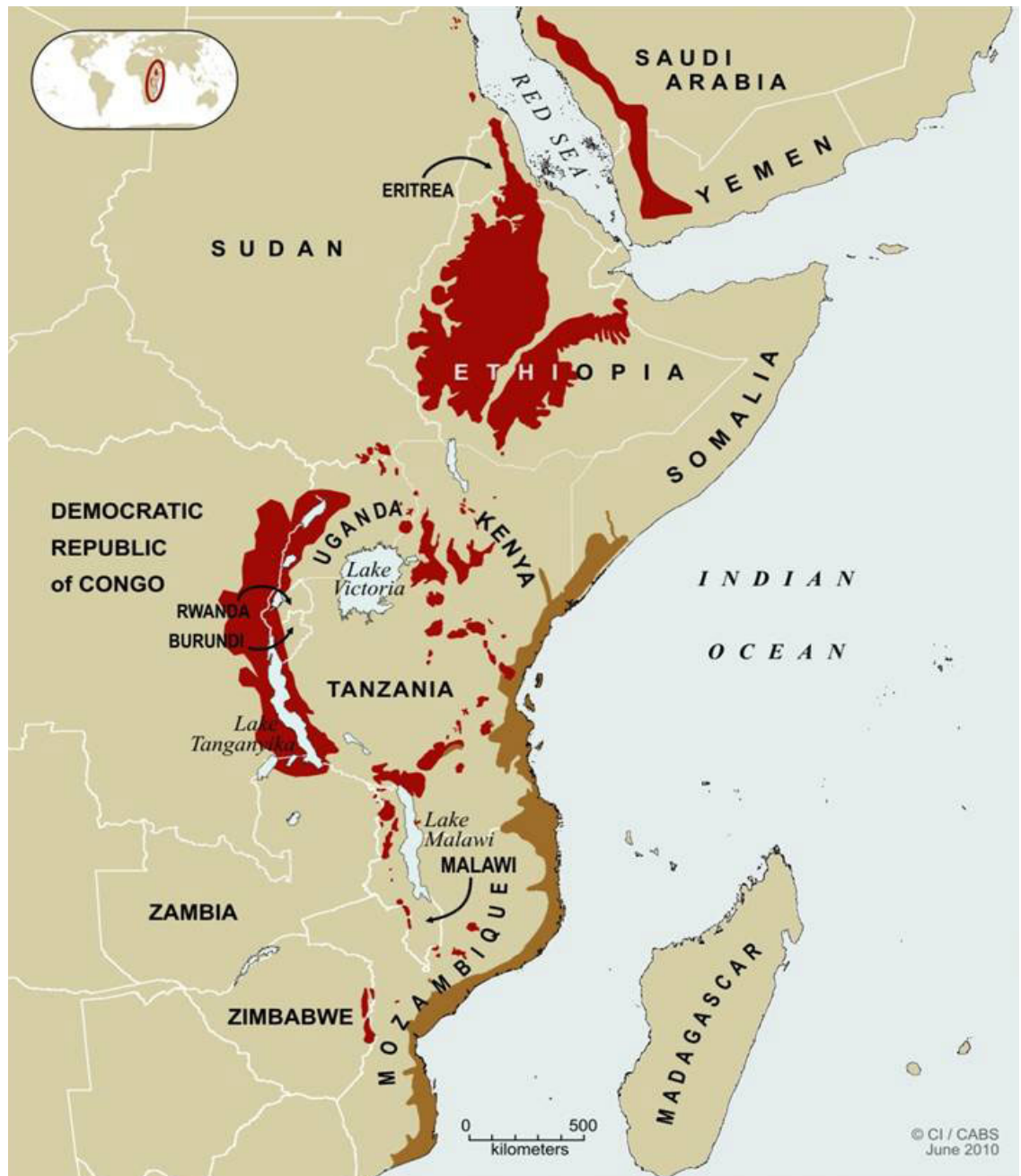
⁸ Sommet sur l'économie bleue d'Abu Dhabi, 20 et 21 janvier 2014 : <http://commissionoceanindien.org/activites/l'economie-bleue>

⁹ Pour être qualifiée de « point chaud de la biodiversité », une région doit répondre à deux critères stricts : abriter au moins 1 500 espèces de plantes vasculaires (> 0,5 % du total mondial) appartenant à des espèces endémiques (que l'on ne trouve nulle part ailleurs sur terre) ; et avoir perdu au moins 70 % de son habitat originel. La plupart des points chauds dépassent largement ces critères : les points chauds du Sundaland (Asie de l'Est) et des Andes tropicales (Amérique latine) abritent quelque 15 000 espèces végétales endémiques et la perte de végétation y atteint par endroit 95 %

¹⁰ D'après le Fonds de partenariat pour les écosystèmes critiques (CEPF) — une initiative conjointe de l'Agence française de développement, de Conservation International, de l'Union européenne, du Fonds pour l'environnement mondial, du gouvernement japonais, de la fondation MacArthur et de la Banque mondiale : http://www.cepf.net/fr/Ou_travaillons_nous/regions/afrique/Pages/default.aspx

orientale ; et Madagascar et les îles de l'océan Indien. Sur ces points chauds, la superficie actuelle des habitats ne représente plus que 5 à 10 % de leur superficie originelle ¹¹.

FIGURE 3.1 Points chauds de l'Afromontane orientale (en rouge) et des forêts côtières (en marron)



Source : CEPF (2015)¹²

¹¹ www.cepf.net/resources/hotspots

¹² http://www.cepf.net/fr/Ou_travaillons_nous/Pages/Carte_mondiale.aspx

Le point chaud de l'Afromontane ¹³ orientale est réparti sur un ensemble discontinu et fracturé de quatre massifs montagneux ¹⁴. Cet ensemble démarre au nord avec les montagnes de l'Asir, situées en Arabie saoudite et les hauts plateaux du Yémen. Plus au sud, se situent les hauts plateaux et les montagnes d'Éthiopie et de la péninsule arabique, qui se sont scindées voici quelque 13 millions d'années en trois grands éléments qui, en déchirant la croûte terrestre africaine, ont donné naissance à la vallée du Grand rift. Au sud-est des anciens massifs volcaniques éthiopiens et du rift de l'Albertine, une activité volcanique plus récente a entraîné la constitution des hauts plateaux du Kenya et de la Tanzanie (avec les monts Kilimandjaro, Meru, Kenya, Elgon et la chaîne de l'Aberdare). Encore plus au sud, les montagnes de l'Arc oriental et du rift austral composent un autre massif ancien qui s'étend des collines de Taita au Kenya jusqu'aux monts Ntchisi et Mulanje, au Malawi, en traversant l'Arc oriental de Tanzanie. Des formations isolées rattachées à l'Afromontane orientale, que l'on appelle en Afrique du sud-est les « *Southern Montane Islands* », se retrouvent dans les hauts plateaux de Chimanimani (est du Zimbabwe), dans les monts Gorongosa, Namuli, Mabu et Chipirone (Mozambique) et dans les montagnes de Mafinga à cheval sur la frontière entre le Malawi et la Zambie. Sur les 10 856 espèces répertoriées dans le point chaud de l'Afromontane orientale, un tiers environ sont endémiques.

Outre les points chauds de l'Afromontane, le Kenya est renommé pour l'immensité de ses paysages ; 30 % de son territoire sont boisés, mais seulement 2 % de ces forêts sont considérées comme primaires. Concentrées autour des cinq « châteaux d'eau » du pays, principaux bassins hydrographiques des grands cours d'eau kenyans, elles jouent un rôle important dans la régulation du climat. Mais le Kenya est également renommé pour ses forêts côtières et ses mangroves (figure 3.1), riches en faune sauvages. Dans le sud de la région, la Tanzanie a créé 14 parcs nationaux pour préserver sa biodiversité. Cette classification facilite la protection des ressources biologiques reconnues à l'échelle internationale et des sites appartenant au patrimoine commun de l'humanité. À l'ouest, la RDC est reconnue comme pays de « *mégadiversité* ». Elle abrite une faune d'espèces uniques et spécifiques, et ses huit parcs nationaux sont classés au patrimoine mondial de l'Unesco. Le pays abrite également une partie de la forêt tropicale du bassin du fleuve Congo, la deuxième du monde en superficie après l'Amazonie. Le Burundi possède les deux types d'habitats, terrestre (forêts, savanes, bosquets, prairies) et aquatique et semi-aquatique. Outre 13 zones officiellement protégées, il abrite de multiples aires de biodiversité, tout aussi importantes, mais qui ne bénéficient pas d'un statut de protection officielle. Les montagnes du Rwanda recèlent de nombreux écosystèmes intégrés dans des parcs nationaux et qui sont à ce titre protégés¹⁵ (parc des Volcans, parcs Akagera et Nyungwe, ce dernier recouvrant la plus vaste forêt tropicale de montagne d'Afrique). En Ouganda, la savane arborée dans le sud du pays et les forêts du nord et du centre abritent plusieurs espèces animales dont certaines sont protégées à l'intérieur de parcs nationaux. Quant au Soudan du Sud, même si le pétrole assure 98 % de ses recettes, il est au cœur d'un environnement exceptionnel, « avec certains des animaux d'Afrique les plus importants et les plus spectaculaires, et se situant sur la route migratoire de nombreuses espèces... » ¹⁶.

¹³ L'Afromontane regroupe les zones montagnardes des régions tropicales d'Afrique et de la péninsule arabique

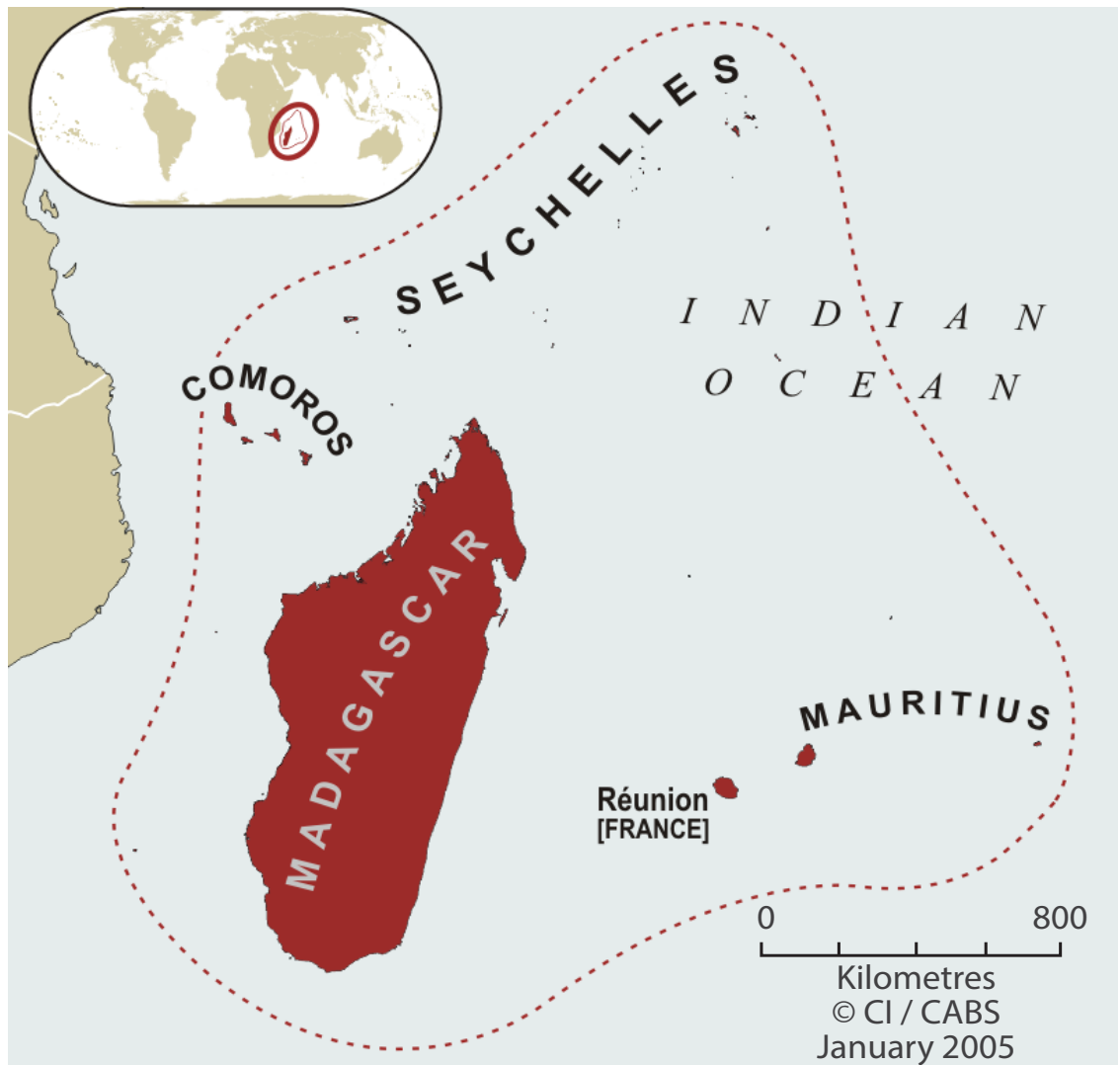
¹⁴ http://www.cepf.net/where_we_work/regions/africa/eastern_afromontane/Pages/default.aspx

¹⁵ <http://www.unep.org/french/wed/2010/aboutrwanda.asp>

¹⁶ www.wcs.org

Avec leurs paysages et leurs ressources biologiques uniques, sans oublier la diversité de leurs écosystèmes côtiers et marins (figure 3.2), les îles de Madagascar, des Comores et des Seychelles constituent une région de mégadiversité. Madagascar abrite des espèces végétales et animales qui, pendant longtemps, ont évolué à l'écart des territoires continentaux.

FIGURE 3.2 Le point chaud de biodiversité de Madagascar et des îles de l'océan Indien



Madagascar et les Hotspots Iles de l'Océan Indien

Source : CEPF (2015)¹⁷

Le patrimoine naturel de Madagascar comporte, à l'est, une forêt tropicale humide, à l'ouest, des forêts sèches à feuilles caduques, et, au sud, un désert d'épineux. L'île possède également des écosystèmes de haute montagne, caractérisés par une forêt tapissée au sol de mousses et de lichens. Ces écosystèmes vitaux abritent au moins

¹⁷ <http://www.cepf.net/resources/maps/Pages/default.aspx>

12 000 espèces de plantes, dont 90 % ne se rencontrent nulle part ailleurs. Souvent qualifiée de mini-continent, Madagascar est réputée pour la diversité de ses caméléons et plus de 50 espèces de lémuriers, des primates endémiques à son territoire. Les découvertes se succèdent à un rythme rapide : 22 nouvelles espèces et sous-espèces de mammifères ont été identifiées depuis le début du 21^e siècle.

Tandis que les Seychelles et les Comores abritent plusieurs espèces d'oiseaux gravement menacées, Madagascar peut aussi se targuer de compter plus de 9 700 végétaux et 770 vertébrés endémiques. Malgré cette concentration extraordinaire de diversité biologique, Madagascar a perdu environ 80 % de son couvert forestier original, à cause de pratiques comme l'agriculture sur brûlis ou de l'exploitation minière et forestière. Les zones humides, y compris les lacs, les fleuves et les marécages, sont menacées pour leur part d'être converties en rizières. Pour lutter contre ce phénomène, les autorités ont étendu à plusieurs reprises les aires protégées. Aujourd'hui, plus de 10 % du territoire malgache sont des zones protégées conformément à la classification de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN).

La conservation des écosystèmes marins et côtiers peut être assurée par le biais des aires marines protégées (AMP). L'introduction d'aires protégées aux Philippines, dans les îles Salomon, en Indonésie et aux Fidji s'est avérée efficace pour accroître le volume des prises, créer des emplois, renforcer la gouvernance locale, améliorer la santé publique et le sort des femmes (Leisher et al., 2007). À Madagascar, les habitants de Toliara (sud-ouest) ont créé en 2004 une AMP interdisant la pêche dans le but de protéger les populations de poulpes¹⁸, permettant ainsi d'augmenter de 50 % le poids moyen de ces céphalopodes. L'initiative a fait des émules tout au long du littoral sud-ouest de l'île. En 2006, 23 villages se sont regroupés pour créer l'aire marine sous gestion locale (LMMA) de Velondriake, interdisant la pêche dans ces zones de conservation des mangroves et autres espèces maritimes. La LMMA continue de protéger les ressources maritimes et de soutenir les moyens de subsistance des pêcheurs locaux¹⁹. D'autres AMP ont été instaurées dans la région, qui reposent pratiquement toutes sur une approche de gestion communautaire (figure 3.3).

Le Kenya, la Tanzanie et les Seychelles sont les trois pays d'Afrique de l'Est qui ont instauré le plus d'AMP. Les écosystèmes marins et côtiers (ressources et habitats) y jouent un rôle fondamental pour le secteur de la pêche et toutes les activités touristiques liées à l'océan. Du nord du Kenya jusqu'à l'île de Mafia, en Tanzanie, de nombreuses AMP sont associées à des lieux cruciaux pour la biodiversité. Aux Seychelles, les AMP sont le poumon de l'économie de par leur place dans les secteurs de la pêche, de la sécurité alimentaire, du commerce et du tourisme. Au regard de la taille du pays, le nombre des AMP créées à Madagascar est faible par rapport aux AMP seychelloises. Mais bien conscientes de leur importance, les autorités malgaches ont annoncé leur intention de tripler le nombre des AMP²⁰. Aux Comores, les dix réserves du parc marin de Mohéli couvrent la moitié sud de l'île (le littoral s'étendant sur près de 100 kilomètres de long). La pêche y est la principale source de revenu et de moyens de subsistance.

¹⁸ www.adaptationpartnership.org

¹⁹ www.blueventures.org/news_research.htm

²⁰ Congrès mondial des parcs de l'UICN, Sydney 2014

Les pays d'Afrique de l'Est rencontrent des difficultés similaires qui risquent de fragiliser leurs ressources biologiques. Parmi ces facteurs :

- la croissance démographique, qui augmente la pression sur les ressources naturelles ;
- la sous-exploration ou la sous-exploitation du potentiel de l'économie bleue, faute d'approches intersectorielles intégrées et transversales, y compris dans des secteurs clés comme le tourisme, les énergies renouvelables, les industries extractives et le transport maritime ;
- l'absence d'organismes de coopération régionale efficaces pour constituer un bloc économique capable de renforcer la compétitivité et la résilience ;
- le manque d'infrastructures adaptées, y compris portuaires, et de politiques facilitant les échanges et les relations économiques ;
- l'inadéquation des connaissances pour comprendre le changement climatique et le manque de moyens pour s'y adapter et en atténuer les effets.

Le souci de la pérennité n'est pas suffisamment ancré dans les politiques qui, par ailleurs, sont toujours pénalisées par des gouvernances médiocres, ce qui perpétue voire favorise la surpêche, la spoliation des ressources et d'autres comportements illégaux. La croissance économique n'a ni renforcé la stabilité ni réduit l'insécurité alimentaire. Dans ces deux domaines, les difficultés persistent, comme au niveau de l'exploitation durable des ressources naturelles, un enjeu qui leur est intrinsèquement lié. La gestion des ressources naturelles achoppe sur l'absence de politiques nationales et d'un cadre juridique clarifiant les droits, les responsabilités et les obligations des parties. Qu'ils se situent le long du littoral ou en pleine mer, les écosystèmes sont exposés à de multiples problèmes, parmi lesquels une érosion rapide des stocks de poisson découlant de la dégradation des récifs coralliens ou de la disparition continue d'habitats, comme les mangroves et les herbiers (au Kenya et à Madagascar) ²¹. La destruction des habitats marins et l'épuisement des ressources sont les deux conséquences les plus évidentes du changement climatique, qui entretiennent l'insécurité alimentaire et aggravent l'impact des catastrophes naturelles.

La pollution des océans est liée à un certain nombre de phénomènes maritimes et terrestres, comme l'écoulement des fleuves, le ruissellement des terres agricoles, les effluents industriels, les émissions et déchets urbains ou industriels, les dépôts atmosphériques, les décharges illégales ou aveugles, les accidents, les activités de pêche, le transport maritime et les structures pétrolières au large. Certaines des plus grandes villes sont situées dans des zones littorales et elles ne cessent de s'étendre. Les éléments polluants en milieu marin vont des métaux lourds aux ondes sonores sous-marines d'origine humaine en passant par les polluants organiques persistants (POP), les pesticides, les éléments nutritifs (azote et phosphate), les plastiques, le pétrole, les substances dangereuses ou les matériaux radioactifs. L'agriculture, surtout si elle recourt de manière excessive et inutile aux engrais azotés, peut ainsi engendrer des proliférations d'algues toxiques (on dénombre plus de 500 zones touchées par

²¹ Pour un point complet sur l'état de la côte d'Afrique de l'Est, voir le rapport du PNUE sur l'état des côtes régionales de l'Océan Indien : http://www.unep.org/NairobiConvention/Publications/Regional_State_of_Coast_Report_for_the_Western_Indian_Ocean.asp

ce phénomène à l'échelle de la planète) et des conditions hypoxiques qui, avec la déperdition d'oxygène, favorisent l'apparition de « zones mortes » (CDB, 2010). À l'échelle planétaire, on décompterait en moyenne 13 000 morceaux de plastique par kilomètre carré maritime, avec les risques mortels qu'ils représentent pour les oiseaux et les mammifères marins mais aussi pour les poissons, dont de nombreuses espèces menacées sont protégées par le droit international (PNUE, 2006). Les scientifiques redoutent que les capacités de régénération des océans ne finissent par être dépassées par le volume de la pollution infligée par l'homme. La réduction et la dégradation des ressources d'eau douce (à cause d'activités humaines nuisibles) ont des répercussions dramatiques sur le cycle de l'eau et sa pérennité, encore aggravées par le changement climatique. Cette pollution rejaillit forcément sur l'impact du développement des activités liées à l'économie bleue.

3.4 Changement climatique

D'après le GIEC, la température mondiale s'est réchauffée en moyenne de presque un degré centigrade²² depuis le siècle dernier. À l'échelle planétaire, cela correspond à une hausse impressionnante à l'origine de graves difficultés pour les êtres humains et les autres organismes vivants²³. Avec le réchauffement, les régimes climatiques évoluent. Le climat devrait devenir plus extrême et moins prévisible, avec certaines régions du monde plus chaudes, d'autres plus humides et d'autres encore plus arides.

Dans ce contexte, les effets du changement climatique constituent un problème transversal qui menace certes les écosystèmes mais qui affecte également plusieurs autres questions liées au développement, comme la réduction de la pauvreté et la sécurité alimentaire. D'ici 2050 et dans l'hypothèse d'un réchauffement situé entre 1,2 et 1,9 °C, le nombre d'Africains de l'Est sous-alimentés augmentera de 50 % (Munang et Andrews, 2014). Dans son cinquième rapport, paru en 2014, le GIEC conclut que les écosystèmes africains, déjà fragilisés, seront durement touchés²⁴.

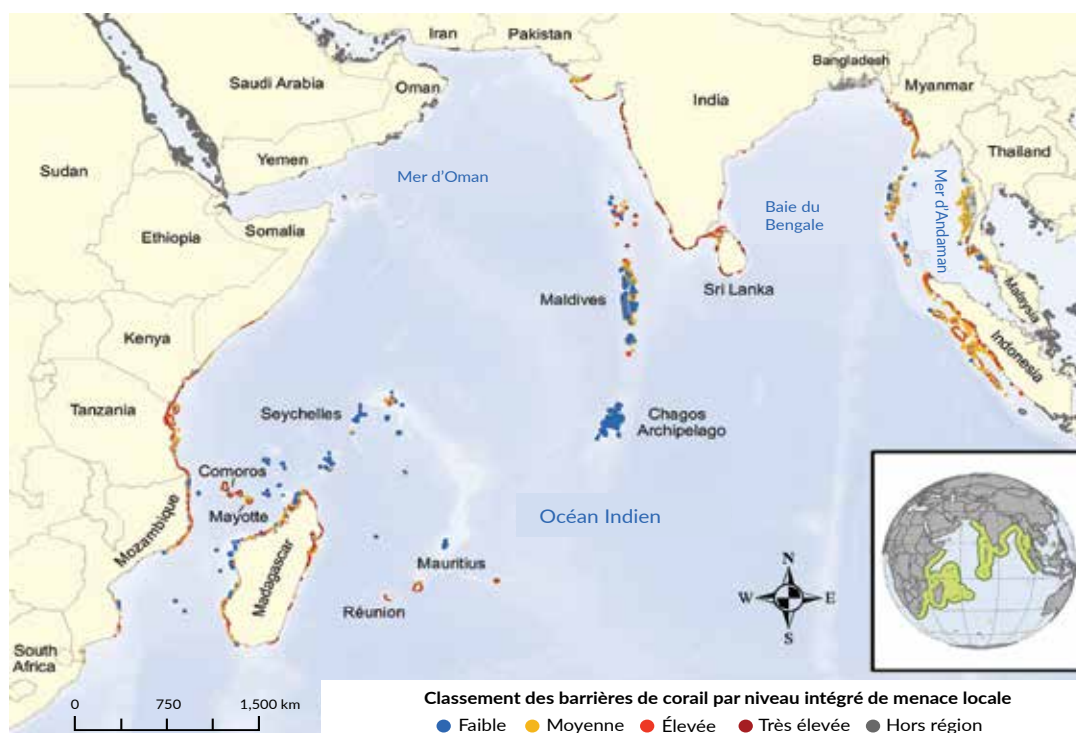
Les menaces pesant sur le milieu aquatique ont jusqu'ici été le fait de l'homme (McCauley et al., 2015) : la pêche intensive, la pollution chimique, la prospection et l'extraction minières, l'exploitation du gaz et du pétrole et le rejet de déchets ont tous provoqué des dégâts. Les effets du changement climatique — élévation du niveau de la mer, acidification des océans et aggravation du blanchiment des coraux notamment — viennent désormais s'ajouter à ces impacts humains (figure 3.4). Par conséquent, la diversité biologique des ressources marines se réduit sous l'effet de la migration des espèces vers des destinations adaptées à leurs modes de vie. Les écosystèmes océaniques et, en particulier, les récifs coralliens, seront touchés par l'acidification de l'eau et le réchauffement planétaire, mais également par l'élévation du niveau de la mer.

²² 0,85 °C (<http://www.climatechange2013.org/report/>)

²³ http://www.wwf.org.uk/what_we_do/tackling_climate_change/climate_change_explained/

²⁴ Contribution du groupe de travail II au cinquième rapport d'évaluation du GIEC : <http://ipcc-wg2.gov/ar5/>

FIGURE 3.4 Les menaces pesant sur les barrières de corail dans l'océan Indien



Source : World Resource Institute

Pour les écosystèmes terrestres, y compris les bassins hydrographiques, une hausse des précipitations devrait intervenir à brève échéance en Afrique de l'Est sous l'effet conjugué du réchauffement de l'océan Indien et d'une hausse de l'intensité des chutes de pluie pendant les épisodes cycloniques frappant la côte orientale du continent, y compris Madagascar (Munang et Andrews, 2014). Les experts du GIEC anticipent une hausse modérée de la température et des précipitations dans la région, avec des exceptions locales de pluies moins abondantes dans certaines zones et une exception, majeure, de forte augmentation de l'aridité sur une large portion du territoire de part et d'autre de la frontière entre la Tanzanie et le Kenya vers l'intérieur des terres ²⁵. Cette aridité s'étendra au Soudan et à la Somalie.

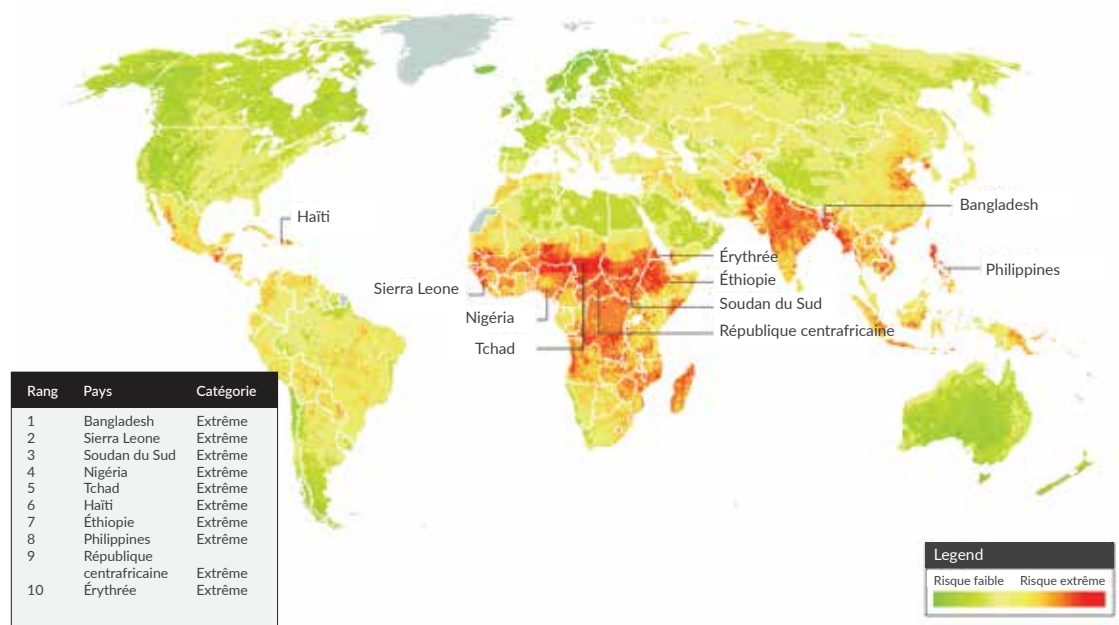
À Madagascar (Direction générale de la météorologie, 2008), le changement climatique semble avoir été à l'origine d'une hausse des températures dans le sud de l'île dans les années 1950, qui s'est propagée au nord dans les années 1970, entraînant des précipitations plus variables et des cyclones plus intenses. Aux Comores, une baisse progressive des précipitations conjuguée à une hausse des minima et des maxima moyens de température (hausse de 20 % des températures nocturnes et diurnes) est observée depuis les années 1980 (Union des Comores, 2012). L'archipel est également exposé aux cyclones et à l'élévation du niveau de la mer. Les Seychelles (2011) subissent elles aussi l'influence des conditions océaniques régionales. Les prévisionnistes annoncent, en raison du changement climatique, une élévation du niveau de la mer et une hausse des

²⁵ Contribution du groupe de travail I au cinquième rapport d'évaluation du GIEC, chapitre 14 : http://www.climatechange2013.org/images/uploads/WGIAR5_WGI-12Doc2b_FinalDraft_Chapter14.pdf

températures, ainsi qu'une intensification des effets des tempêtes tropicales, même si le pays est situé à l'écart des zones cycloniques habituelles. Ces phénomènes renforcent l'exposition aux inondations et à l'érosion. Dans les années 1990, les Seychelles ont connu une série d'événements liés aux oscillations australes combinés avec El Niño (ENSO). L'épisode de 1998, à l'origine d'un important blanchissement des récifs coralliens, a provoqué la disparition de nombreuses espèces marines.

L'Afrique de l'Est est particulièrement exposée aux catastrophes climatiques. Mais les relations entre risques environnementaux et changement climatique sont variables d'une zone à l'autre. Les risques liés au changement climatique sont éminemment critiques (en « rouge » dans l'indice de vulnérabilité au changement climatique – figure 3.5). De multiples impacts affectent différemment des zones spécifiques. La hausse des précipitations dans la partie orientale du continent africain peut aller de pair avec des cycles de sécheresse et de désertification dans la corne de l'Afrique qui mettent l'agriculture en péril. L'élévation du niveau de la mer touche les populations du littoral et les pays insulaires de la région tandis que la destruction des barrières de corail affecte pratiquement toute l'île de Madagascar et le littoral oriental de l'Afrique.

FIGURE 3.5 Carte des principaux impacts du réchauffement climatique



Source : Maplecroft ²⁶

Si le changement climatique fait déjà partie de la réalité, le défi consiste à réduire le risque que son impact se traduise par une catastrophe sociale, économique, financière et écologique. La région n'est malheureusement pas habituée à anticiper les catastrophes naturelles, ayant tendance à réagir après coup plutôt que d'anticiper des mesures de précaution. Pour gérer le risque, il faut une approche politique et culturelle

²⁶ http://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/Climate_Change_2015_Press_Countries_V01.pdf

adaptée à la prévision climatique ; il faut aussi déployer des infrastructures résilientes et garantir une gouvernance rationnelle, effective et durable des écosystèmes marins et aquatiques intérieurs. Certains pays comme l'Éthiopie, le Kenya, Madagascar, l'Ouganda et la Tanzanie ²⁷, ont élaboré des documents nationaux (politique et/ou stratégique) de réduction ou de gestion du risque de catastrophe.

3.5 Politiques d'adaptation et d'atténuation

Le changement climatique en Afrique exigera des efforts substantiels et multidimensionnels tant au plan de l'adaptation au changement que de son atténuation. Pour la CCNUCC, l'adaptation se réfère aux ajustements des systèmes écologiques, sociaux ou économiques pour réagir aux accidents climatiques réels ou attendus et à leurs effets ou impacts. Elle renvoie aux changements de processus, de pratiques et de structures visant à modérer les dommages potentiels ou à profiter des opportunités découlant du changement climatique. Les principaux éléments des activités d'adaptation couvrent cinq grands domaines : l'observation ; l'appréciation des impacts et de la vulnérabilité climatiques ; la planification ; la mise en œuvre ; et le suivi/évaluation des actions d'adaptation.

Les mesures d'adaptation cherchent à renforcer la résilience des populations à l'échelon individuel, familial et communautaire comme aux niveaux les plus élevés. Elles recouvrent par exemple la protection des infrastructures urbaines, comme les digues, les jetées, les brise-lames et autres éléments relevant de la gestion des côtes ; le renforcement des capacités de stockage des produits de la mer à l'échelle de la ville ; la construction d'infrastructures à l'épreuve du changement climatique ; et toutes les mesures scientifiques et de planification technique. Le renforcement de la résilience peut également consister à transformer les menaces liées au changement climatique en opportunités de développement et à améliorer ou réhabiliter les installations existantes en vue des changements à venir. Sous cet angle, l'approche de l'économie bleue peut être considérée comme faisant partie également du processus d'adaptation.

Au milieu des années 2000, la CCNUCC a appelé à élaborer des programmes d'action nationaux d'adaptation (PANA) pour aider les pays les moins avancés (PMA) à concevoir des plans d'adaptation²⁸ identifiant les activités à privilégier pour répondre à leurs besoins particuliers d'adaptation au changement climatique. Certains des pays qui avaient finalisé leur PANA ²⁹ fin 2008 et prévu la mise en œuvre des initiatives début 2010, se sont dotés de mesures sophistiquées concernant leurs environnements marin et côtier (tableau 3.2). À l'exception de l'Érythrée, les pays associés à un écosystème marin et côtier ont défini au moins un projet en lien avec l'économie bleue.

²⁷ Kenya : *National policy for disaster management in Kenya (2009)* ; Éthiopie : *National policy for disaster management in Ethiopia (2009)* ; Madagascar : *National strategy for disaster and risk management in Madagascar (2001, en cours de révision)* ; Ouganda : *National policy for disaster preparedness and management in Uganda (2010)*

²⁸ Les PANA mettent l'accent sur des besoins urgents et immédiats et ne nécessitent aucune nouvelle recherche car ils s'appuient sur les informations existantes

²⁹ La liste des projets par pays peut être consultée sur le site de la CCNUCC : http://unfccc.int/adaptation/workstreams/national_adaptation_programmes_of_action/items/4583.php

TABLEAU 3.2 Les trois premiers produits d'exportation par pays (en pourcentage des exportations totales)

Pays	Projet en lien avec l'écosystème marin et côtier	Classement par ordre de priorité ³⁰
Burundi	n/d	n/d
Comores	Conservation de courte durée du poisson avec de la glace afin de réduire les pertes post-capture liées à la hausse de la température	11/13
RD Congo	Projet de conservation et d'aménagement de la biodiversité du Parc marin des mangroves	3/3
Djibouti	Atténuation des risques liés au changement climatique pour le système de production des zones côtières grâce à une gestion intégrée, adaptée et participative impliquant des organisations de terrain	1/8
	Restauration des sites protégés à travers la protection des barrières de corail et de la végétation des mangroves	7/8
Érythrée	0	0
Éthiopie	n/d	-
Madagascar	Création de digues et de jetées pour contrôler l'élévation progressive du niveau de la mer	6/15
	Réhabilitation des zones côtières dégradées	7/15
Ouganda	n/d	-
Rwanda	n/d	-
Somalie	Réduction des risques d'exposition des populations vulnérables aux catastrophes naturelles	3/3
Soudan du Sud	n/d	
Tanzanie	Déplacement des puits peu profonds noyés par les inondations dans les régions côtières de la Tanzanie continentale et de Zanzibar	3/6

Source : PNUE (2009)

Encadré 3.1 Autres initiatives d'adaptation

Le Kenya n'a pas présenté de PANA à la CCNUCC mais il a élaboré son plan d'action national contre le changement climatique pour la période 2013-17. Un des projets d'adaptation cités est lié à l'écosystème marin et côtier : « L'intégration des risques et opportunités liés au changement climatique au sein des principaux secteurs vulnérables et entre ces secteurs, y compris le Plan de gestion des zones côtières, le Plan national de réaction pour la gestion des risques de catastrophes et le Plan national d'action pour l'environnement ».

Le gouvernement seychellois souligne les mesures d'adaptation en place et les options d'atténuation dans sa *Seconde communication nationale sur le changement climatique (2011)*, à l'instar des plans de gestion, des technologies structurelles (enrochements, digues...) pour protéger les côtes de l'érosion naturelle, des dispositifs de prévention des problèmes de drainage et des inondations, des mécanismes d'assurance contre les catastrophes naturelles pour les pêcheurs, les agriculteurs et les éleveurs, etc.

³⁰ Le PANA recense une liste d'activités et de projets d'adaptation, classés par ordre de priorité et identifiés par le pays concerné

À l'échelle de l'Afrique de l'Est, les activités en lien avec la gestion de l'environnement marin et côtier ont été montées sous la forme de projets. La recherche, la collecte de données et des connaissances de base, et la diffusion d'informations sur les écosystèmes constituent les mesures élémentaires à adopter pour renforcer la résilience des écosystèmes. Le tableau 3.3 résume les principales initiatives collaboratives menées pour l'adaptation des côtes et des îles au changement climatique.

TABLEAU 3.3 Les trois premiers produits d'exportation par pays (en pourcentage des exportations totales)

Initiative	Pays impliqués	Priorité
ASCLME (Grands écosystèmes marins des Aiguilles et de Somalie)	Comores, Kenya, Madagascar, Maurice, Mozambique, Seychelles, Tanzanie	Évaluation, élaboration de politiques et intégration
Base de données sur les poissons de l'OIO	Afrique du Sud, Kenya, Mozambique, Seychelles, Tanzanie	Collecte de données et renforcement des capacités pour la gestion des pêches
COAST-MAP-IO	Comores, Kenya, Madagascar, Maurice, Mozambique, Réunion (France), Seychelles, Tanzanie	Collecte de données, évaluation et cartographie bathymétrique
Initiative du WWF pour le littoral de l'Afrique de l'Est	Kenya, Mozambique, Tanzanie	Résolution des problèmes régionaux et nationaux de gouvernance et gestion communautaire des ressources naturelles
Mécanisme de compensation de la convention de Nairobi	Comores, Kenya, Madagascar, Maurice, Mozambique, Réunion (France), Seychelles, Tanzanie	Réseau de partage des données, de renforcement des capacités et de diffusion des connaissances
ODINAFRICA (Réseau de données et d'information océanographiques pour l'Afrique)	Comores, Kenya, Madagascar, Maurice, Mozambique, Seychelles, Tanzanie	Réseau de gestion des données et de diffusion des informations
TRANSMAP (Réseau transfrontalier pour des aires maritimes protégées durables)	Afrique du Sud, Mozambique, Tanzanie	Réseau transfrontalier pour évaluer, intégrer et mettre en œuvre des initiatives dans les AMP

Source : Rakotobe (2012)

D'autres initiatives clés sont également engagées à l'échelon régional :

- la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) a élaboré une stratégie de gestion des catastrophes et de réduction des risques pour la période 2012-16. Le document vise à intégrer la prévention et l'analyse des risques dans la planification du développement, les programmes et les projets, dans la mesure où cette approche constitue l'un des moyens de conforter un développement durable dans la région tout entière ;
- la collaboration intergouvernementale est essentielle pour gérer la question de la réduction des risques de catastrophe à l'échelon régional, sachant que les 14 pays d'Afrique de l'Est font également partie de la Plate-forme régionale africaine

pour la prévention des risques de catastrophe (AfRP)³¹. Les bureaux régionaux de la Stratégie internationale de prévention des catastrophes des Nations Unies (UNISDR) servent de secrétariat d'appui aux plateformes régionales ;

- les États de l'océan Indien cherchent également à renforcer leurs initiatives individuelles et collectives de réduction et gestion des catastrophes. Avec le soutien de l'UNISDR, de la Banque mondiale et d'autres partenaires, le projet Iles (« *Islands Project*³² ») assure le renforcement des capacités locales et des expertises nationales pour aider les pays à effectuer leurs propres évaluations des risques et à constituer leurs propres bases de données des pertes. À l'heure actuelle, l'élaboration d'une stratégie régionale et/ou la planification de la réduction des risques de catastrophe est à l'étude ;
- depuis 2011, le Comesa, la CAE et la SADC mettent ensemble en œuvre l'initiative « *The African Solution* » pour lutter contre le changement climatique, officiellement baptisée Programme tripartite sur l'adaptation et l'atténuation du changement climatique. Il s'agit de s'assurer que les impacts du changement climatique dans la région du Comesa, de la CAE et de la SADC sont correctement pris en compte grâce à des mesures efficaces d'atténuation et d'adaptation qui permettent, en parallèle, de renforcer la résilience économique et sociale pour les générations actuelles et futures ;
- le PNUE et le PNUD ont élaboré ensemble l'initiative Changement climatique et développement : s'adapter en réduisant la vulnérabilité (CC DARE)³³, mise en œuvre sous la bannière des Nations Unies.

Cette dernière initiative fournit un soutien technique et financier à la demande aux pays d'Afrique subsaharienne et aux PEID, pour des actions souples et ciblées visant à surmonter les difficultés et à créer des opportunités pour intégrer l'adaptation au changement climatique dans la planification nationale du développement et la prise de décisions. Ce programme est conçu pour compléter et conforter les activités en cours et prévues dans ces pays pour l'adaptation au changement climatique et la gestion du risque grâce à un appui réactif et sur mesure.

Selon la CCNUCC, les actions d'atténuation consistent essentiellement à réduire les émissions de gaz à effets de serre (GES) et à développer les puits de carbone. Un éventail de politiques et de programmes économiques recouvrant différents instruments a permis de réduire les émissions de GES dans plusieurs secteurs et dans de nombreux pays. Le potentiel économique et technique d'atténuation de ces émissions dans les décennies à venir est réel et pourrait compenser la hausse prévue des émissions mondiales ou ramener ces émissions sous leur niveau actuel. L'évolution des modes de vie et des comportements et la modification des pratiques de gestion peuvent également contribuer à l'atténuation du changement climatique dans l'ensemble de l'économie.

³¹ Cette plateforme est un forum multipartenaires qui traduit les engagements des gouvernements à améliorer la coordination et la mise en œuvre des activités de réduction des risques de catastrophe en lien avec les efforts internationaux et nationaux

³² Le projet « Islands » concerne les Comores, Madagascar, Maurice, les Seychelles et Zanzibar

³³ <http://www.ccdare.org/Home/tabid/6655/Default.aspx>

La CCNUCC a conçu des stratégies et des mécanismes de renforcement des puits sous terre de « carbone vert ». Mais depuis quelques années, les écosystèmes marins et côtiers attirent davantage l'attention. Les océans et la végétation côtière absorbent en effet le carbone des organismes vivants. Mangroves, herbiers et marais piègent et stockent l'essentiel du carbone enfouis dans les sédiments marins. Ces écosystèmes ont la capacité à la fois de séquestrer le carbone dans la biomasse des arbres et de le puiser dans les couches épaisses de boue qui s'accumulent autour de leurs racines. L'abondance des massifs de mangrove, des herbiers et des marais tidaux en Afrique de l'Est octroie au « carbone bleu » un rôle important dans les stratégies de changement climatique de nombreux pays (Chevalier, 2012).

Le concept de « carbone bleu » est relativement récent, qui jette une passerelle entre le domaine de la gestion marine et côtière et les sciences relatives au changement climatique. Il résume la philosophie consistant à profiter des retombées positives de la préservation, protection et restauration des habitats côtiers (forêts de mangrove, prairies marines ou marais salants) dans le cadre du processus d'atténuation du changement climatique (Nellemann et al., 2009). Dans le même esprit que le mécanisme REDD de réduction des émissions causées par le déboisement et la dégradation des forêts pour les écosystèmes sylvestres, le carbone bleu s'appuie sur les capacités des écosystèmes marins et côtiers à piéger le carbone. L'Afrique est richement dotée en habitats côtiers, ce qui conforte l'importance du carbone bleu pour les stratégies d'atténuation du changement climatique prévues dans les programmes de développement qui s'engagent à réduire les émissions de carbone. En outre, les marchés de carbone bleu offrent aux pays africains des incitations économiques supplémentaires à gérer durablement leurs ressources et à restaurer leurs écosystèmes côtiers et marins.

En Afrique de l'Est, le Kenya et Madagascar illustrent bien les perspectives liées au développement du carbone bleu. Au Kenya, le Projet de piégeage du carbone dans les mangroves de Mikoko Pamoja³⁴ cherche à réhabiliter, protéger et exploiter durablement les mangroves du sud de la baie de Gazi, dans le but de produire quelque 3 000 tonnes de crédits carbone équivalent CO² à proposer sur le marché d'échanges volontaires et de procurer ainsi à la collectivité locale environ 12 000 USD par an. Ce projet démontre que les communautés côtières du Kenya pourraient bénéficier de la gestion durable des mangroves, grâce aux recettes tirées des crédits carbone. Le projet de Mikoko Pamoja fait l'objet d'une évaluation au regard des normes du Plan Vivo, et il devrait obtenir bientôt sa certification, ce qui déclenchera le début des versements.

À Madagascar, l'ONG scientifique *Blue Ventures*, qui cherche à concevoir des approches novatrices pour favoriser la conservation de l'écosystème marin par les populations locales, s'intéresse au potentiel du carbone bleu depuis 2011. L'un des objectifs fondamentaux du projet est de permettre aux communautés côtières de participer sur un pied d'égalité à un mécanisme REDD+ appliqué aux mangroves. Il privilégie le renforcement des méthodes de mesure de l'étendue des massifs de mangrove et d'élaboration de projets communautaires le long de la côte ouest de l'île, où cet

³⁴ Abu Dhabi Global Environmental Data Initiative (AGEDI), 2014. "Building Blue Carbon Projects - An Introductory Guide"

écosystème prospère. Depuis 2013, le projet respecte la norme « carbone vérifié » (VCS) conçue pour les forêts terrestres, contribuant à susciter des projets de carbone bleu relevant du mécanisme REDD+ à Madagascar comme ailleurs dans le monde.

Encadré 3.2. REDD+ et les initiatives en faveur du carbone bleu

Madagascar et la RDC sont en train d'élaborer leurs stratégies REDD+, mais celles-ci gagneraient à intégrer le concept de carbone bleu, pour l'instant absent des propositions de plan de préparation (R-PP). Le marché du carbone bleu présente toutefois plusieurs difficultés. Malgré les preuves scientifiques démontrant les bienfaits du piégeage du carbone par les écosystèmes côtiers, il n'existe pas à l'heure actuelle de cadres réglementaires ou de conventions internationales protégeant la précieuse fonction des écosystèmes côtiers et marins pour séquestrer le carbone et atténuer le changement climatique. Les gains liés au carbone bleu n'ont pas encore été pleinement intégrés dans les discussions politiques autour des mécanismes financiers pour l'atténuation du changement climatique (Ulman et al., 2012).

D'autres particularités de l'Afrique de l'Est conduisent à y promouvoir l'économie bleue :

- l'océan Indien occidental offre d'innombrables possibilités dans le secteur des transports, notamment maritime, avec un possible relai terrestre à l'échelle du continent à travers les voies navigables intérieures – sans oublier les perspectives de développement du tourisme et du commerce ;
- l'océan Indien occidental est également le berceau d'une faune et d'une flore sous-marines très riches qui, au-delà de leurs contributions aux écosystèmes, attirent les amateurs et les professionnels de plongée (touristes, chercheurs, sportifs) ;
- la préservation de l'océan garantit le bien-être écologique de l'écosystème et sa biodiversité, et elle renforce le secteur de la pêche ;
- les champs pétrolifères offshore, déjà exploités ou en projet (au large de la Tanzanie et à l'ouest de Madagascar) pourraient doper l'économie régionale en créant des emplois, en gonflant les exportations et en améliorant l'approvisionnement énergétique, à condition d'être exploités conformément aux règles de la bonne gouvernance et donc, de manière transparente.

Les prévisions relatives au changement climatique peuvent être l'occasion de renouveler, moderniser ou optimiser les infrastructures marines même si l'évolution des modes de vie des organismes marins provoquée par le changement climatique nécessitera sans doute de nouvelles recherches.

Les initiatives régionales lancées en Afrique de l'Est pour le développement durable et/ou le changement climatique le sont souvent en conjonction avec la CAE, le Comesa et la Commission de l'océan Indien (COI). Parce que la notion d'économie bleue est relativement récente, aucune action ni aucun résultat tangible n'ont encore

été observés. Mais le concept des « îles Vanille », défini en août 2010 sous l'égide de la COI, mérite d'être évoqué. Il s'agit de promouvoir, sous ce label, le développement touristique aux Comores, à Maurice, à Madagascar, à la Réunion, aux Seychelles, aux Maldives et à Mayotte, en regroupant les ressources et le savoir-faire spécifique de chacune de ces îles. Le but est de relancer le secteur en le mettant aux normes internationales pour commercialiser le label dans le monde entier en valorisant tous les attraits de l'océan Indien. Le concept promeut le développement durable dans l'océan Indien en s'appuyant sur tout le potentiel des côtes et des mers. À long terme, la marque « îles Vanille » pourrait incarner le mariage idéal entre croissance verte et économie bleue dans l'océan Indien.

La création d'AMP basées sur des méthodes de gestion durable fait partie des initiatives de l'économie bleue, de même que la formation des membres du Groupe d'experts des AMP d'Afrique de l'Est, soutenu par le PNUE et par l'Association des sciences de la mer de l'océan Indien occidental (WIOMSA) (UICN, 2004). D'autres initiatives régionales ont également contribué à la création et à la gestion des AMP, à l'instar du programme engagé par l'Écorégion marine est-africaine (EAME).

3.6 Conclusions et recommandations

L'Afrique de l'Est s'est déjà engagée dans un processus de développement durable. Des politiques de croissance équitable et solidaire sont élaborées pour favoriser l'intégration régionale. Dans le contexte du changement climatique, il sera crucial d'intégrer le concept de l'économie bleue dans tout plan d'action futur. Cela contribuera à installer une véritable reconnaissance politique du concept par les nations africaines et au niveau des négociations internationales. Le continent africain, y compris sa côte orientale, subit les conséquences d'émissions de CO₂ provenant pour l'essentiel d'autres pays. Face à cette situation et sous réserve d'avoir une approche de l'économie bleue fondée sur une vision régionale, le changement climatique doit pouvoir être transformé en facteur de développement. En concevant des projets d'adaptation et de réduction des risques de catastrophe, en transformant en capital les fonds marins et les côtes pour donner un coup de fouet aux activités de pêche, au tourisme, au transport maritime et à la recherche, et en s'appuyant sur le principe de « l'émetteur (pollueur)-payeur », les pays d'Afrique de l'Est peuvent déployer des stratégies en phase avec l'économie bleue pour se prémunir contre l'impact importé du changement climatique. De tels projets peuvent être financés au titre de différents mécanismes rattachés à la CCNUCC, tels le Fonds vert, le Fonds d'adaptation et autres.

Encore faut-il, pour surmonter les difficultés, pouvoir compter sur une bonne gouvernance, internationale, nationale et régionale, sur la volonté d'investir dans des technologies innovantes, sur la détermination et la fin des comportements attentistes. Fondamentalement, les pays d'Afrique de l'Est doivent revoir leurs mécanismes de coopération en renforçant les échanges transfrontaliers et en gérant judicieusement leurs ressources.

Certaines considérations de base doivent être prises en compte pour s'atteler à la question de l'adaptation au changement climatique dans le contexte de l'intégration régionale : recherche scientifique et optimisation des savoirs, cadres régionaux permettant de combler le déficit d'informations sur l'économie bleue (notamment scientifiques et océanographiques) et de promouvoir les échanges d'expériences et le partage des meilleures et bonnes pratiques (tel le partage des avantages) ; politiques stratégiques pour aborder en commun les questions financières et économiques (à travers les levées de fonds par exemple). Une approche de « l'adaptation fondée sur les écosystèmes » peut servir de cadre de référence pour toutes ces actions, en intégrant la diversité biologique et les services écosystémiques dans les stratégies d'adaptation.

Plusieurs recommandations internationales sur les océans existent déjà et peuvent donc venir alimenter l'approche de l'économie bleue dans un contexte de changement climatique. Il s'agit notamment de la déclaration de Manado à l'issue de la conférence mondiale sur les océans (2009), de la déclaration de Bamako des ministres africains de l'Environnement (2010), de la déclaration de Rio sur les océans (2012) et des recommandations du PNUE-FAO-COI/UNESCO-UICN-CSCIS (2009). Ces différentes déclarations affirment et expliquent l'importance des écosystèmes marins et côtiers d'un point de vue socioéconomique, environnemental et politique.

La déclaration d'Addis-Abeba concernant la *Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans* (Stratégie AIM 2050)³⁵ est elle aussi cruciale, car elle définit une vision de long terme, globale et pluridimensionnelle pour s'emparer du problème et traiter des opportunités liées aux enjeux maritimes en Afrique. La stratégie met principalement l'accent sur la sécurité et la géostratégie.

La CAE ainsi que ses organes économiques et de coopération gagneraient à intégrer les opportunités découlant des écosystèmes marins et côtiers dans une approche de l'économie bleue, surtout dans le contexte du changement climatique et en dépit du fait que ce concept soit encore très récent. Au-delà des secteurs de la pêche, de l'aquaculture, du transport maritime et du tourisme, l'énergie océanique et les marchés du carbone offrent d'autres débouchés à moyen et long termes. Une stratégie de l'économie bleue permettrait la création d'emplois et de nouvelles infrastructures, en particulier de ports et d'installations portuaires. Mais les intérêts économiques et financiers ne doivent pas occulter les risques environnementaux. Les gains économiques doivent au contraire progressivement contribuer à la conservation et à la bonne gouvernance des ressources et des écosystèmes.

Dans ce cadre, les structures existantes de coopération régionale pourraient être des vecteurs de promotion puis de développement de l'économie bleue, à travers des partenariats socioéconomiques et stratégiques.

Les recommandations suivantes recensent les mesures susceptibles de favoriser l'économie bleue en Afrique de l'Est :

³⁵ Deuxième conférence des ministres africains en charge des Affaires liées à la mer et cinquième atelier intersectoriel des experts africains du domaine maritime sur la Stratégie AIM 2050 (Addis-Abeba, 2012) : www.au.int/maritime

Gestion des ressources naturelles :

- élaborer un plan d'action régional efficace pour gérer la gouvernance des ressources halieutiques et adopter un système de gestion fondé sur les écosystèmes ;
- promouvoir en commun des technologies respectueuses de l'environnement dans les secteurs de la pêche et de l'aquaculture, avec des mécanismes d'échange de connaissances ;
- prendre en compte les Directives techniques de certification en aquaculture de la FAO de 2011, qui ajoutent un outil précieux au service de la bonne gouvernance dans le secteur ;
- élaborer des stratégies de conservation de la biodiversité côtière et marine en tenant compte des possibilités de péage des services écosystémiques (PSE) ;

Champ socioéconomique :

- encourager la participation du secteur privé à travers la mise en œuvre de politiques et d'incitations adaptées oeuvrant à l'intégration régionale, et créer un environnement propice aux échanges ;
- mobiliser le financement d'une modernisation des ports maritimes respectueuse de l'environnement ; concevoir des stratégies commerciales nationales et régionales en phase avec l'économie bleue ; intégrer l'esprit d'entreprise et le renforcement des capacités humaines dans la stratégie de l'économie bleue ;
- promouvoir l'emploi dans les filières liées à l'économie bleue ;
- sécuriser l'accès aux ressources pour les particuliers comme pour les groupes professionnels ;
- intégrer l'évaluation des risques sociaux et environnementaux dans la promotion de l'économie bleue ;
- encourager et responsabiliser la société civile en tant que gardienne et partie prenante de la gouvernance de l'économie bleue ;

Politique régionale :

- renforcer la mise en place de mécanismes institutionnels régionaux pour le partage des connaissances et la poursuite d'objectifs communs ; par exemple, renforcer les actions scientifiques et de recherche à l'échelon régional à travers une collaboration entre universités, développer une réglementation commune pour la valorisation du carbone bleu, intégrer les considérations liées au changement climatique et les concepts de l'économie bleue dans les programmes des institutions régionales ;
- évaluer la mise en oeuvre des directives stratégiques, réglementaires et économiques nationales, régionales et internationales pour renforcer le développement de l'économie bleue en Afrique de l'Est ;
- tirer les leçons des initiatives de développement de l'économie bleue des PEID, même si leur environnement est relativement limité d'un point de vue géographique et géopolitique, tout en élaborant des plans d'actions adaptés au contexte de l'Afrique de l'Est ;

- mobiliser des ressources pour la mise en place de projets régionaux de carbone bleu, à l'aide de différents mécanismes de financement (Fonds verts, Fonds d'adaptation, etc.) ;
- poursuivre les réflexions stratégiques sur la construction de projets d'énergie océanique susceptibles de contribuer à la sécurité énergétique et de réduire la dépendance vis-à-vis des combustibles fossiles tout en favorisant les échanges entre pays ;
- élaborer des cadres intégrés tourisme/développement à l'échelon régional ;
- renforcer les pôles de croissance intégrée dans chaque pays en suivant l'exemple du pôle de croissance intégrée de Madagascar dans l'idée de l'étendre à la région ;
- renforcer les partenariats et la collaboration stratégiques entre la CEA, la convention de Nairobi, l'UNISDR et les autres organismes des Nations Unies (en plus de la collaboration en cours avec la COI ou la CAE) ;
- étendre ces partenariats à l'amélioration de la sécurité et à la cartographie de l'espace maritime, en tenant compte des questions intersectorielles et du problème de la pollution : industries pétrolières, pêches, conservation et recherche ;
- intégrer les recommandations de la Stratégie AIM 2050 et contribuer à la mise en œuvre du plan d'action correspondant ;
- établir des cadres politiques intersectoriels mondiaux pour exploiter les opportunités de l'économie bleue en Afrique de l'Est ;

Recherche :

- promouvoir la recherche scientifique (y compris économique) en appui aux approches de l'économie bleue. Il existe notamment une forte incertitude entourant la quantification des puits de carbone, qui mérite un effort immédiat de la communauté scientifique ;
- réorienter la recherche scientifique en tenant compte de l'évolution entre le piégeage naturel et les émissions produites par la destruction. La recherche devrait être davantage appliquée à l'économie bleue et bénéficier d'une collaboration inter-universités ;
- quantifier la valeur économique des mangroves, des herbiers et des marais tidaux pour inciter des investissements dans le financement durable de leur conservation ;
- renforcer de toute urgence la recherche et les connaissances de l'économie bleue et du carbone bleu. Des efforts pluridimensionnels et plurisectoriels devront être envisagés à l'échelon national avant d'essaimer dans la région.

Pour chacun des domaines mentionnés, le changement climatique est un enjeu transversal qui doit être considéré comme partie intégrante de tout le processus. Les écosystèmes côtiers et marins sont exposés aux impacts du changement climatique, qui doivent donc être pris en compte. L'atténuation et l'adaptation doivent être correctement abordées. Des complémentarités doivent être trouvées au niveau régional, et la réduction des risques de catastrophe liés changement climatique doit se traduire dans les stratégies et les mesures d'adaptation.

Les décideurs de chaque pays doivent être convaincus de la nécessité de sécuriser leurs puits de carbone côtiers et marins et de déployer des initiatives adaptées et durables capables d'améliorer singulièrement le développement économique, le bien-être des populations et la conservation de la biodiversité. La réflexion et les actions doivent être étendues à l'échelon régional. Le potentiel de l'Afrique de l'Est devrait lui donner une place privilégiée dans les prises de décisions relevant de l'économie bleue et l'adoption de politiques spécifiquement adaptées aux besoins de ses pays membres. L'efficacité de l'économie bleue sera tributaire de la mise en place d'une véritable interconnexion entre nations, de leur volonté partagée d'intégrer et de mettre en place des mécanismes pour l'économie bleue dans leurs approches du développement. Une volonté qui devra se traduire par la place accordée à l'économie bleue dans leurs plans techniques, financiers et budgétaires, à l'échelon national comme régional.

Références

- CDB (2010), *Troisième édition des Perspectives mondiales de la diversité biologique*, Montréal : Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique, <https://www.cbd.int/gbo3/>
- Chevalier, R. (2012), "Blue Carbon: The Opportunity of Coastal Sinks for Africa", *SALIA Policy Briefing 59*, Governance of Africa's Resources Programme, http://www.saiia.org.za/doc_download/346-blue-carbon-the-opportunity-of-coastal-sinks-for-africa
- Direction générale de la météorologie (2008), *Le changement climatique à Madagascar*, ministère du Transport, http://www.pnae.mg/chm-cc/attachments/article/68/meteo_cc_mg_2008.pdf
- Dueri, S., L. Bopp et O. Maury (2014), "Projecting the impacts of climate change on skipjack tuna abundance and spatial distribution", *Global Change Biology*, doi: 10.1111/gcb.12460
- FAO, PAM et FIDA (2014), *L'État de l'insécurité alimentaire dans le monde 2014*, <http://www.fao.org/3/a-i4030f.pdf>
- Hoegh-Guldberg, O., P.-J. Mumby, A.-J. Hooten, R.-S. Steneck, P. Greenfield, E. Gomez, C.-D. Harvell, P.-F. Sale, A.-J. Edwards, K. Caldeira, N. Knowlton, C.-M. Eakin, R. Iglesias-Prieto, N. Muthiga, R.-H. Bradbury, A. Dubi et M.-E. Hatzioles (2007), "Coral Reefs Under Rapid Climate Change and Ocean Acidification", *Science*, Vol. 318 No. 5857, doi:10.1126/science.1152509
- IFPRI, ASARECA et CGIAR (2013), *Climate Change and Agriculture in East Africa*, Institut international de recherche sur les politiques alimentaires, Association for Strengthening Agricultural Research in Eastern and Central Africa et Groupe consultatif pour la recherche agricole internationale, www.ifpri.org
- Leisher, C., P. van Beukering et L.-M. Scherl (2007), "How MPAs contribute to Poverty Reduction", *Nature's Investment Bank*, <http://www.nature.org/science-in-action/protected-areas-how-marine-protected-areas-help-alleviate-poverty.xml>
- Lester, S.-E., B.-S. Halpern, K. Grorud-Colvert, J. Lubchenco, B.-I. Ruttenberg, S.-D. Gaines, S. Airamé et R.-R. Warner (2009), "Biological effects within no-take marine reserves: a global synthesis", *Marine Ecology Progress Series*, Vol. 384, pp. 33-46
- McCauley, D.-J., M.-L. Pinsky, S.-R. Palumbi, J.-A. Estes, F.-H. Joyce et R.-R. Warner (2015), "Marine defaunation: Animal loss in the global ocean", *Science*, Vol. 347 No. 6219, doi: 10.1126/science.1255641
- Munang, R. et J. Andrews (2014), « L'Afrique face au changement climatique », *Afrique Renouveau*, (édition spéciale 2014 : *L'Afrique à l'assaut de l'agriculture*), département de l'information des Nations Unies, New York : Organisation des Nations Unies
- Nellemann, C., E. Corcoran, C.-M. Duarte, L. Valdés, C. De Young, L. Fonseca et G. Grimsditch (dir. pub.) (2009), *Blue Carbon – The Role of Healthy Oceans in Binding Carbon: a Rapid Response Assessment*, Arendal : Programme des Nations Unies pour l'environnement et GRID-Arendal
- PNUE (2006), "Ecosystems and Biodiversity in Deep Waters and High Seas", *Regional Seas Report and Studies* No. 178, Nairobi : UICN et PNUE
- PNUE (2009), *Preliminary Report: Organizations and Projects on adaptation to climate change in Africa*, Nairobi : PNUE/Climate Change Impacts and Adaptation Group/Division of Environmental Policy Implementation (DEPI), http://www.unep.org/roa/amcen/docs/AMCEN_Events/climate-change/UNEPAfricaStocktaking.pdf
- Rakotobe, T. (2012), *Climate Change in the Western Indian Ocean: A Situation Assessment and Policy Considerations*, Arlington : Africa Biodiversity Collaborative Group
- Seychelles (2011), *Seychelles' second national communication under the United Nations Framework Convention on Climate Change*, Mahe: Ministry of Home Affairs, Environment, Transport and Energy, <http://unfccc.int/resource/docs/natc/sycnc2.pdf>

UICN (2004), Management of Marine Protected Areas in the Western Indian Ocean/ Managing Marine Protected Areas – A Toolkit for the Western Indian Ocean, Nairobi : IUCN Eastern African Regional Programme

Ulman, R., V. Bilbao-Bastida et G. Grimsditch (2012), “Including Blue Carbon in climate market mechanisms”, *Ocean & Coastal Management*

Union des Comores (2012), *Seconde communication nationale sur les changements climatiques*, Direction générale de l'environnement et des forêts, Vice-présidence en charge du ministère de la Production, de l'environnement, de l'énergie, de l'industrie et de l'artisanat, <http://unfccc.int/resource/docs/natc/comnc2.pdf>



An aerial photograph of Madagascar and the surrounding Indian Ocean. The island is shown in a dark, forested green, with a bright blue coastline. The ocean is a deep blue. A network of thin, yellow lines crisscrosses the image, representing flight routes. These lines are most dense around the island and radiate outwards, connecting various points across the region. The overall lighting is bright, suggesting a sunny day.

L'économie bleue en Afrique de l'Est : contexte géopolitique

Des routes aériennes africaines et malgaches, d'Antartis.

4.1 Introduction

La région de l'océan Indien occidental (OIO) « ... fait partie du Grand Jeu version XXI^e siècle » (Chellaney, 2013) avec, d'un côté, le clan de la paix, de la sécurité et de la stabilité, et, de l'autre, les partisans d'une nouvelle ruée vers les ressources naturelles. L'appétit pour les richesses des océans – y compris minérales – s'accroît, sur fond de concurrence pour s'approvisionner en énergie et de craintes concernant la sécurité des couloirs de transport. En s'intensifiant, cet appétit entraîne des positionnements stratégiques géopolitiques parfois discutables.

La région OIO s'étend sur une vaste latitude, allant de la Somalie, soumise à la forte influence des régimes de mousson typiques du nord de l'océan Indien, jusqu'à la pointe de l'Afrique du Sud, qui jouit d'un régime austral tempéré et où le courant des Aiguilles se sépare du courant de Benguela, lui-même provenant de l'Atlantique sud-ouest pour s'écouler vers le nord. L'OIO couvre donc toute la côte orientale du continent africain, y compris les eaux tropicales du large de la Somalie, du Kenya, de la Tanzanie, du Mozambique et de l'Afrique du Sud, ainsi que les îles de Madagascar, des Comores, des Seychelles, de Maurice et de la Réunion. L'OIO abrite une diversité biologique unique, sur le plan des espèces comme des écosystèmes, et s'impose ainsi comme l'une des régions océaniques du monde les plus riches et intéressantes du point de vue de la biodiversité (PNUE-Convention de Nairobi et WIOMSA, 2015). L'eau, qu'elle soit douce ou salée, a toujours été et continuera d'être indispensable pour la vie, ce qui explique qu'elle soit au cœur des dynamiques politiques internationales et régionales, mâtinées de considérations géopolitiques.

La voie maritime de l'océan Indien est devenue l'une des principales plaques tournantes de la planète, en particulier pour le fret du pétrole brut vers l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie de l'Est. D'autres produits de base essentiels comme le fer, le charbon, le caoutchouc et le thé y transitent également, ainsi que les biens manufacturés expédiés partout dans le monde. « Les sphères d'influence sécuritaire, économique, culturelle et diplomatique au XXI^e siècle ont de fait commencé à se déplacer de l'Atlantique Nord vers des océans lointains, qui ne se résument pas au Pacifique... La région de l'océan Indien est rapidement apparue comme un pôle géographique concentrant des enjeux vitaux pour l'économie et la sécurité, et dont les implications rejaillissent sur la planète tout entière » (Black, 2009).

Le repositionnement géopolitique qui en découle rejaillira sur l'essor de l'économie bleue dans la région. Les participants au Sommet sur l'économie bleue de janvier 2014 ont adopté la Déclaration d'Abu Dhabi, « qui décrit l'économie bleue comme un instrument de promotion, entre autres, du développement durable, de l'éradication de la pauvreté et de l'atténuation du changement climatique dans les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays côtiers ¹ ». Mais le concept de l'économie bleue a un champ d'application plus vaste que les seuls PEID et pays côtiers, puisqu'il implique les pays

¹ <http://biodiversity-l.iisd.org/news/blue-economy-summit-adopts-abu-dhabi-declaration/>. La Déclaration d'Abu Dhabi souligne l'importance d'un mécanisme renforcé pour la gouvernance de la haute mer et presse pour l'adoption d'une approche intégrée des écosystèmes afin de préserver l'équilibre, la santé et la productivité des milieux marins, y compris en valorisant les capitaux bleus et en envisageant des échanges de carbone bleu

enclavés et les îles de plus grande taille, comme Madagascar. L'économie bleue repose sur les mêmes principes que l'économie verte² et propose un cadre original et dynamique pour permettre à la région OIO de mettre en oeuvre un développement durable.

La 19^e réunion du Comité intergouvernemental d'experts (CIE) du Bureau sous-régional pour l'Afrique de l'Est (BSR-AE) de la CEA s'est tenue du 2 au 5 mars 2015 à Antananarivo (Madagascar) sur le thème *Valoriser l'économie bleue pour le développement de l'Afrique de l'Est*. Les participants y ont plaidé pour que la notion d'économie bleue englobe tous les eaux, y compris donc lacs et cours d'eau, et pas seulement les océans et le littoral. Partant, la compréhension du cycle de l'eau dans sa globalité est un seuil incontournable pour appréhender l'économie bleue, sachant qu'une bonne vision de la géopolitique de la région est indispensable pour repérer les défis politiques sous-tendant l'essor de l'économie bleue dans la région OIO.

Selon la *Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – horizon 2050* (Stratégie AIM 2050) de l'Union africaine (UA), l'essentiel du domaine maritime africain est exposé à un certain nombre de menaces et de vulnérabilités. Du point de vue de l'économie bleue et compte-tenu du contexte géopolitique, les trois facteurs de risque les plus importants sont (Union africaine, 2012) :

- i. les crimes transnationaux organisés, y compris le blanchiment des capitaux, le trafic illégal des armes et de la drogue, la piraterie et le vol à main armée en mer, le soutage illicite et les vols de pétrole brut le long des côtes africaines, le terrorisme maritime, le trafic des êtres humains ainsi que l'immigration clandestine par voie maritime organisée par des passeurs ;
- ii. la pêche illicite, non déclarée ou non réglementée (INN), la surpêche et les délits écologiques, comme le naufrage délibéré et le déballastage de pétrole et de déchets toxiques ;
- iii. la vulnérabilité du cadre juridique, l'absence et/ou l'obsolescence des aides à la navigation, des relevés hydrographiques, des cartes nautiques et des informations maritimes dans un certain nombre d'États membres de l'UA.

La région est confrontée à quantité de défis colossaux sur le plan de la sécurité, qui pénalisent les communautés en affectant leurs moyens de subsistance et les secteurs importants pour l'économie, comme le tourisme et le transport maritime.

² Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) définit l'économie verte comme une économie qui « entraîne une amélioration du bien-être humain et de l'équité sociale tout en réduisant de manière significative les risques environnementaux et la pénurie de ressources »

4.2 Le cycle de l'eau

Le concept de « géopolitique » n'est toujours pas clairement défini et il suscite des controverses depuis son apparition, à la fin du XIX^e siècle. La plupart des définitions sont cependant centrées sur « les relations entre la politique, essentiellement la composition du pouvoir et son utilisation, et des facteurs géographiques, surtout l'espace, le lieu et la distance » (Black, 2009).

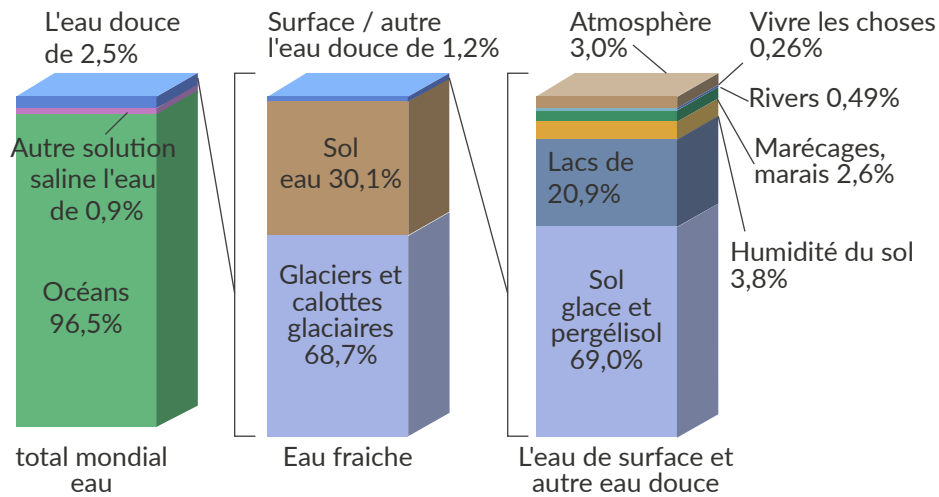
La géopolitique s'intéresse donc au pouvoir politique en lien avec l'espace géographique. Dans le contexte de la région OIO, elle concerne plus spécifiquement les eaux et les territoires relevant de la juridiction nationale des États côtiers. Ainsi, l'eau douce et l'environnement marin et côtier recèlent-ils des ressources vitales pour des secteurs productifs d'un grand poids économique. « Les fonds marins fournissent actuellement 32 % de l'offre mondiale d'hydrocarbures, alors que la prospection se développe encore. Les technologies de pointe ouvrent de nouvelles frontières pour le développement des ressources marines, depuis la prospection biologique à l'exploitation des ressources minérales du plancher océanique. L'océan recèle également un potentiel immense pour la production d' 'énergies bleues' renouvelables, avec le vent, les vagues, les marées, la géothermie et la biomasse³ ». Cette nouvelle donne géopolitique suscite des tensions autour d'îles ou de rivages côtiers, et alimente une insécurité croissante sur terre comme en mer. Les recettes potentiellement considérables de ces ressources génèrent des tensions géopolitiques entre pays et rendent la délimitation des périmètres maritimes nationaux plus cruciale que jamais.

La « planète bleue » – la Terre – est ainsi surnommée parce que les océans couvrent 72 % de sa surface. Une évaluation géophysique des masses d'eau sur terre (figure 4.1) met en évidence un déséquilibre flagrant entre les réserves d'eau douce (2,5 % du total) et océaniques (96,5 %). L'eau gelée des glaciers, la glace et la neige, mais aussi les nappes souterraines et l'humidité du sol, composent les réserves d'eau douce. Les lacs, les marais et les cours d'eau ne constituent que 0,01 % des eaux douces de surface. Les Grands lacs d'Afrique⁴ sont le plus grand écosystème d'eaux douces de surface du monde (27 %).

³ Concept note on the Blue Economy (2013) (<https://sustainabledevelopment.un.org/>)

⁴ <http://www.globalgreatlakes.org/agl/>. Les Grands lacs d'Afrique sont une succession de lacs situés dans le rift est-africain et de part et d'autre de cette fracture naturelle. En font notamment partie le lac Victoria, deuxième lac d'eau douce du monde par la superficie, et le lac Tanganyika, deuxième lac du monde par le volume et la profondeur

FIGURE 4.1 Où se trouve l'eau de la planète ?



Source : Shiklomanov, I. (1993), "World fresh water resources", in Gleick, P.-H. (dir. pub.), Water in crisis: A Guide to the World's Fresh Water Resources, Oxford University Press.

Note : les pourcentages étant arrondis, le total peut dépasser 100.

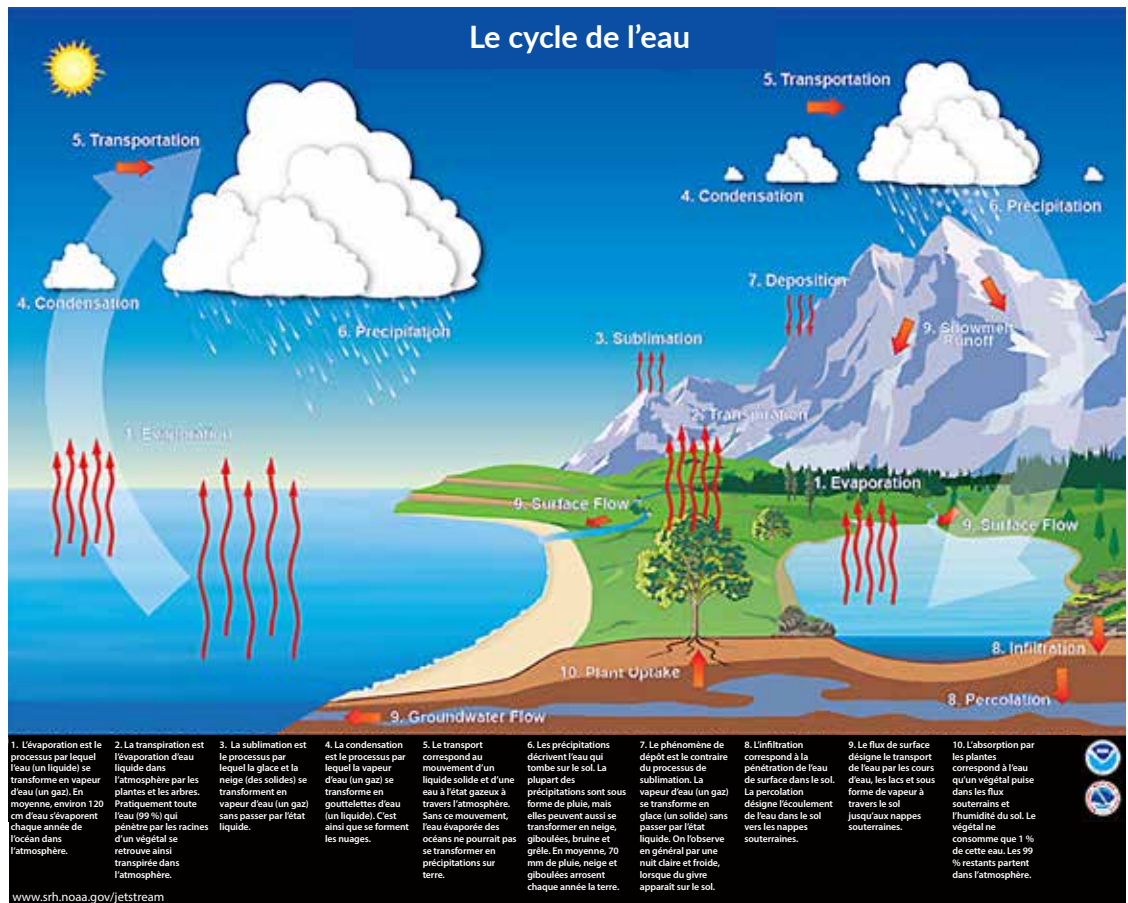
Source : <http://water.usgs.gov/edu/earthwherewater.html>

Le cycle de l'eau, ou cycle hydrologique (figure 4.2), décrit le parcours de l'eau du sol vers l'atmosphère et inversement. Plusieurs processus entrent en jeu dans cette « colonne d'eau », dont les plus importants sont l'évaporation, la transpiration, la condensation, les précipitations et le ruissellement, processus qui interconnectent toutes les masses d'eau de la planète. Le cycle global de l'eau est le socle même de l'économie bleue. Il s'agit donc de dépasser la priorité classiquement accordée aux écosystèmes océaniques et aux ressources maritimes associées pour ajouter, dans un ensemble complexe aux fonctions biochimiques et physiquement interdépendantes, les réserves d'eau douce (lacs et cours d'eau). La prise en compte des eaux intérieures et des océans dans le débat met en lumière certaines des caractéristiques des aires terrestres (nous l'avons vu en introduction) qui ont un impact sur la géopolitique autour des océans et des eaux intérieures. L'application de ce cadre analytique implique :

- une planification tridimensionnelle (surface, colonne d'eau et fonds marins) ;
- des conflits d'intérêts entre les différents usages d'un même espace maritime (développement portuaire et tourisme par exemple) ;
- un certain nombre d'activités illicites (piraterie et contrebande) s'étendant sur de vastes zones transfrontalières, d'où la nécessité d'une coordination et d'une réglementation internationales ;
- la présence de différentes juridictions sur les eaux territoriales, comme les zones économiques exclusives (ZEE) ou la haute mer, lorsque les frontières sont mal établies ;
- des ZEE de grande taille ou un littoral très étendu par rapport à la superficie du territoire terrestre, ce qui rend difficiles le suivi, le contrôle et la surveillance, et favorise les activités illégales à grande échelle (pêche, piraterie, traite humaine, etc.).

Telles sont les dimensions géopolitiques de l'économie bleue en Afrique de l'Est.

FIGURE 4.2 Le cycle de l'eau



Source : http://www.education.noaa.gov/Freshwater/Water_Cycle.html

4.3 La géopolitique en Afrique de l'Est

4.3.1. Évolution historique de la région

Très tôt, les Égyptiens ont exploré la région OIO, en commençant par la Somalie. Ils ont creusé un premier canal de Suez pratiquement 2 000 ans avant l'ère chrétienne, qui a perduré jusqu'en l'an 775 de notre ère. Au Moyen-âge, le commerce de l'encens, des épices, des pierres précieuses et du textile a rapproché les peuples riverains (Kaplan, 2009) ⁵. Les incessantes incursions étrangères, des Arabes aux Espagnols en passant par les Portugais, les Hollandais, les Italiens, les Allemands, les Anglais et les Français, qui ont gouverné la région à différents moments de l'histoire, ont laissé de profondes marques dans différents domaines, y compris des conflits d'intérêt entre puissances coloniales pour l'exploitation des ressources de la région.

⁵ Mais les grandes distances et « les particularités régionales des moussons ont rendu pratiquement impossible à l'ère de la navigation à voile une traversée ininterrompue de l'océan Indien ». Plusieurs goulets d'étranglement critiques, dont le Bab-el-Mandeb (« La porte des lamentations » en arabe), un détroit entre la mer Rouge et le golfe d'Aden, compliquaient aussi la traversée (Alpers, 2013)

Les premières atteintes à l'environnement sont imputables à la déforestation systématique liée à l'essor de la navigation (il fallait du bois pour construire et réparer les bateaux) et de l'agriculture. La récolte du guano, la chasse, la pêche et la cueillette pour se nourrir et l'introduction d'espèces invasives nuisibles (comme les rats) ont eu elles aussi de graves impacts sur l'écologie. Plusieurs siècles après, l'industrialisation, l'urbanisation galopante et le transport maritime sont à leur tour responsables de la pollution du milieu marin (rejet des déchets et mazoutage), avec ses effets délétères sur la région OIO.

L'ouverture du canal de Suez, en 1896, marque un nouveau tournant historique pour la région. Cette voie d'eau creusée par l'homme entre l'Afrique et l'Asie propose le trajet le plus court entre l'Europe, l'océan Indien et l'océan Pacifique. C'est l'une des voies maritimes les plus fréquentées du monde ⁶. En réduisant le coût du fret, elle a favorisé un commerce florissant avec l'Extrême-Orient et a eu des effets durables sur les flux maritimes et les économies locales de la région OIO. Mais le canal a aussi attisé les tensions géopolitiques entre pays, de la région et autres, doublées d'enjeux géoéconomiques et géostratégiques au rang desquels la place du commerce maritime dans les échanges mondiaux (80 %) joue un rôle de premier plan (CNUCED, 2014).

4.3.2. Glissement du pouvoir géopolitique

La sécurité dans la région OIO ne relève « désormais plus des puissances coloniales ou des superpuissances, mais elle est devenue une question multiforme et évolutive. De nouveaux acteurs, comme l'Inde et la Chine, ont acquis une influence considérable, et les nouvelles alliances modifient la donne » (*Institute for Security Studies, 2012*). Avec la fin de la Guerre froide, la région est devenue une zone tampon, un « no man's sea » propice à tous les trafics. Depuis le début des années 2000, cette zone est un haut lieu d'insécurité, sur terre comme sur mer, un théâtre de traite humaine, de piraterie, de terrorisme, de pêche illicite et de surpêche, sans oublier une contrebande systématique (drogues, armes, ressources naturelles et biens de consommation). En ponctionnant de manière drastique les sources de revenu générées par les secteurs productifs – pêche et tourisme par exemple –, ces activités criminelles ébranlent l'économie régionale et mondiale et pèsent sur les relations internationales en aggravant l'instabilité. Les réserves et les dotations en ressources naturelles, plus ou moins bien exploitées par les États de la région OIO dans un contexte mondial de pénurie et de menaces sécuritaires planétaires, exercent un attrait irrésistible, plus ou moins désintéressé, sur les acteurs étatiques et non étatiques. Une nouvelle ruée vers les ressources de la région pourrait bien avoir démarré.

⁶ <http://suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=17>

Encadré 4.1 Conflits autour des frontières maritimes

Les litiges entre États d'Afrique de l'Est pour délimiter leurs zones maritimes respectives ont de profondes répercussions sécuritaires et géopolitiques. Depuis dix ans, la planète entière s'intéresse aux richesses de l'Océan indien occidental. Un différend oppose le Kenya et la Somalie autour des ressources de l'océan et de l'attribution de permis d'exploration pétrolière et minière, qui pourraient se révéler très profitables s'ils débouchaient sur la découverte de nouveaux gisements sous le plancher océanique. En 2012, le Kenya a attribué huit blocs offshore à des sociétés de prospection pétrolière. Sept sont situés dans une zone de l'océan Indien également revendiquée par la Somalie et d'une superficie quasiment équivalente à celle du Malawi. Le Kenya voudrait aligner ses frontières le long du parallèle de latitude de l'océan Indien, comme elles le sont avec la Tanzanie. De son côté, la Somalie, qui voudrait que la frontière soit perpendiculaire à la côte, estime qu'en accordant des blocs à Total et à Eni, le Kenya a enfreint la loi somalienne n° 37, qui définit le plateau continental de Mogadiscio, sa limite des 200 milles marins et ses eaux territoriales. La Somalie cherche à faire valoir ses droits de deux manières, à travers une demande d'arbitrage par l'intermédiaire de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) et par un recours juridictionnel auprès de la Cour internationale de justice, engagé en août 2014. Le gouvernement somalien a par ailleurs annoncé qu'il avait achevé ses relevés de la zone disputée et qu'il envisageait d'attribuer des licences de prospection pétrolière et minière courant 2015 — une décision préoccupante pour le Kenya.

Trois blocs géostratégiques semblent émerger. Le premier est constitué par les États-Unis (qui ont nettement renforcé leur présence militaire et leurs forces navales dans la région OIO après le 11 Septembre) et leurs partenaires (Australie, Singapour, Japon, Inde, Canada, Royaume-Uni et autres pays européens). Son objectif principal consiste à s'assurer un accès aux ressources et à contrecarrer l'insécurité sur la mer. Le deuxième bloc, composé de la Chine, de l'Iran et de la Russie, se veut un contrepoids au premier. Le troisième, où se retrouvent les États de la région OIO, est le plus faible⁷. Faute de capacités et de moyens financiers suffisants pour affirmer la souveraineté maritime de ses pays membres, ce groupe est aussi le plus démuné. « Le dilemme est évident : pour être reconnue, une souveraineté doit être exercée. Sinon, la voie est ouverte à une situation de double menace : faute de surveillance et de contrôle suffisants du domaine maritime et par manque de connaissance de ce domaine, des activités illicites de toute sorte surgissent, interdisant à ces pays d'exploiter correctement leurs propres ressources océaniques et de tirer tout le profit des revenus qui pourraient en découler » (*Institute for Security Studies, 2012*).

Ces trois blocs se sont engagés dans une lutte de pouvoir sur fond de tensions pour garantir leur sécurité énergétique à moyen et long terme (Kaplan, 2009). Le pétrole et le gaz sont les moteurs stratégiques du développement mondial, et « les principales routes mondiales traversent l'océan Indien. (...) La sécurité des voies de navigation et de communication maritimes dans l'océan Indien sont une source de préoccupation stratégique majeure » (*Institute for Security Studies, 2012*).

⁷ <http://nationalinterest.org/feature/the-indian-ocean-great-power-danger-zone-10568>

4.3.3 La criminalité transnationale organisée en Afrique de l'Est

La pauvreté, la médiocrité de la gouvernance, la corruption généralisée, l'impunité et les conflits récurrents en Afrique de l'Est constituent un terreau propice sur lequel prospère la criminalité organisée. D'une manière générale, les pays de la corne de l'Afrique sont les plus pauvres, suivis par les pays des Grands lacs, les pays du littoral swahili et les îles de l'océan Indien (à l'exception de Madagascar). Si tous connaissent une certaine croissance économique, ils partent d'un niveau extrêmement bas. La médiocrité de la gouvernance favorise la criminalité transnationale organisée, surtout face à des ZEE immenses pour lesquelles les capacités techniques, humaines et financières de suivi, de contrôle et de surveillance sont insuffisantes. Les opportunités d'échelle pour les activités illicites en mer dans les ZEE sont donc bien réelles. En outre, la région OIO recouvre des zones de haute mer relevant de la juridiction internationale. La gouvernance des océans y est extrêmement délicate sachant qu'à l'échelle régionale, le millefeuille réglementaire peut être extrêmement complexe et donc difficile à faire respecter.

Les ports de petite taille sont parfois dépourvus de tout dispositif de sécurité sérieux. Les ports de plus grande taille ont leurs propres personnels de sécurité mais dont l'intervention se cantonne souvent aux vols. Ceux qui pratiquent la traite humaine ou l'acheminement clandestin de migrants, Les trafiquants d'armes, de drogues ou d'êtres humains, les passeurs de migrants clandestins et les contrebandiers d'ivoire ou de contrefaçons trouvent facilement des débouchés sur place et peuvent se procurer n'importe quel type d'embarcation. « Le trafic de conteneurs est une source majeure de préoccupation. Comme plus de sept millions de conteneurs de toute taille sont en circulation chaque jour dans le monde, l'aptitude des autorités portuaires et douanières à vérifier leur contenu est effectivement restreinte. L'histoire récente montre que les conteneurs servent à quantité d'opérations de contrebande, depuis le transport d'agents d'Al-Qaïda aux déchets illégaux en passant par les armes » (*Institute for Security Studies, 2012*).

La criminalité affecte gravement le développement à trois niveaux : 1) elle érode le capital social et humain de l'Afrique ; 2) elle effraie les entreprises et décourage les investisseurs ; et 3) elle sape la capacité des États à promouvoir le développement (UNODC, 2009).

La piraterie et les vols à main armée

Les actes de piraterie — agressions, pillages, détournements et prises d'otage — et les vols à main armée à l'encontre de n'importe quel type d'embarcations sont en plein essor dans la région OIO. Ces pratiques⁸ ne datent pas d'hier et leurs formes sont diverses, avec néanmoins, au tournant du siècle, l'apparition d'actes de piraterie très

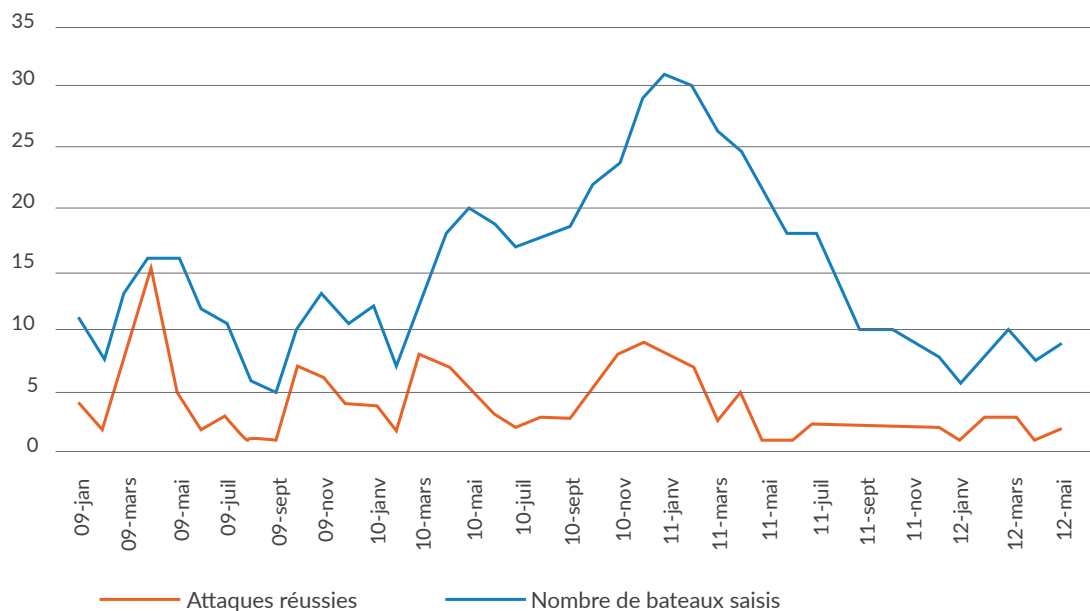
⁸ La piraterie au sens de l'article 101 de la CNUDM recouvre notamment « tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer »

spécifiques et de très gros rapport au large des côtes somaliennes ⁹ (figure 4.3). Ce dernier avatar est le fruit de longues années de guerre civile et d'instabilité politique, mais aussi du délitement de l'ordre et de l'État de droit à la chute du régime de Siad Barre en 1991 ¹⁰.

La Somalie est depuis cette date plongée dans un état de conflit permanent. En plus de ce conflit, le pays a connu cinq graves épisodes de sécheresse depuis 2000, autant de catastrophes alors que la majorité de la population dépend de l'élevage et de l'agriculture pour vivre. L'impact conjugué des conflits et des sécheresses explique que la Somalie se retrouve tout en bas du classement mondial du PIB par habitant en 2011 (UNODC, 2013). Cette année-là cependant, la piraterie aurait rapporté quelque 150 millions USD, soit 15 % du PIB somalien (*ibid.*).

De par la position stratégique du pays sur le golfe d'Aden, la tradition de piraterie y remonte à la nuit des temps. Mais la vague actuelle ne date que de 2005. Depuis 2010 toutefois, la fréquence des attaques diminue, conséquence directe de l'amélioration des mesures de sécurité à bord, de la formation de convois, d'itinéraires plus distants des côtes pour les navires transportant des marchandises de valeur, et de l'érosion du soutien à la piraterie au sein de la population somalienne (UNODC, 2013).

FIGURE 4.3 Attaques et détournements réussis par les pirates somaliens, par mois (janvier 2009-mai 2012)



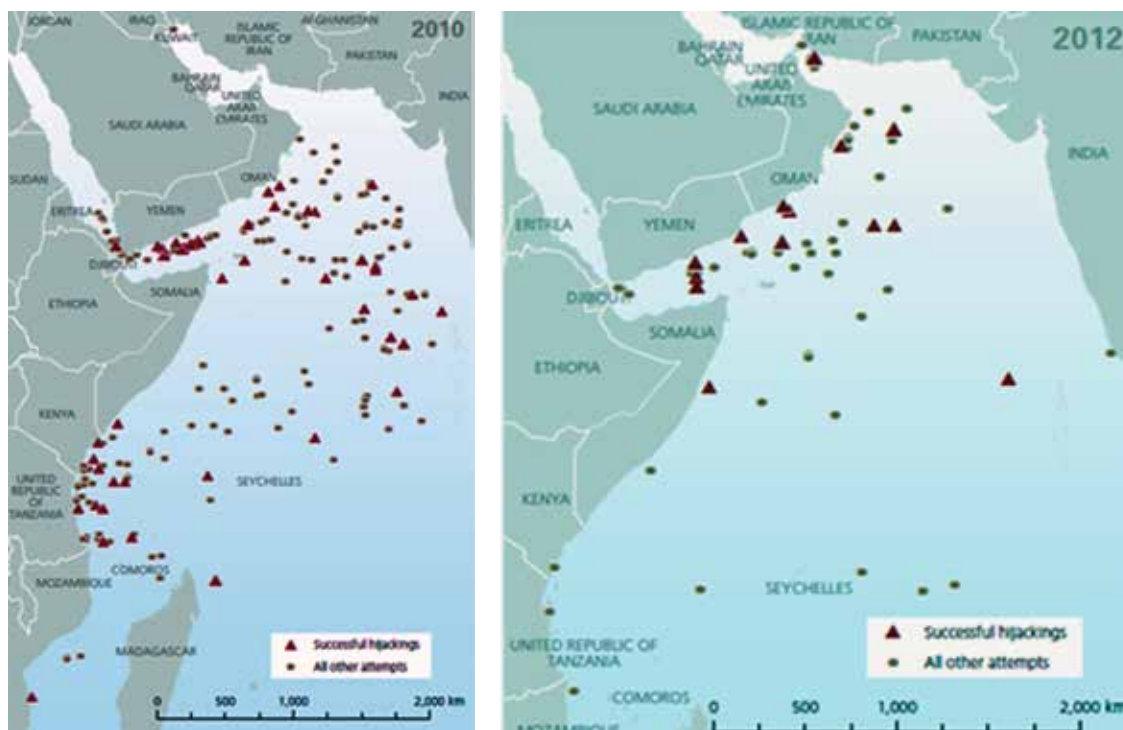
Source : UNODC-base de données de la Banque mondiale (2013)

⁹ Partie prenante à la CNUDM, la Somalie a récemment proclamé une ZEE de 200 milles marins

¹⁰ « Alors que la question déchaîne l'intérêt des médias européens, les coûts économiques directs (de la piraterie) restent comparativement faibles » (Mair, 2011)

Les figures 4.3 et 4.4 font clairement apparaître la baisse du nombre d'incidents entre 2010 et 2012 en Afrique de l'Est. Mais si les actes de piraterie diminuent dans cette région, ils sont en pleine recrudescence en Afrique de l'Ouest.

FIGURE 4.4 Attaques et détournements réussis par les pirates somaliens, par mois 2010 - 2012



Source : UNODC-base de données de la Banque mondiale (2013)

Le terrorisme

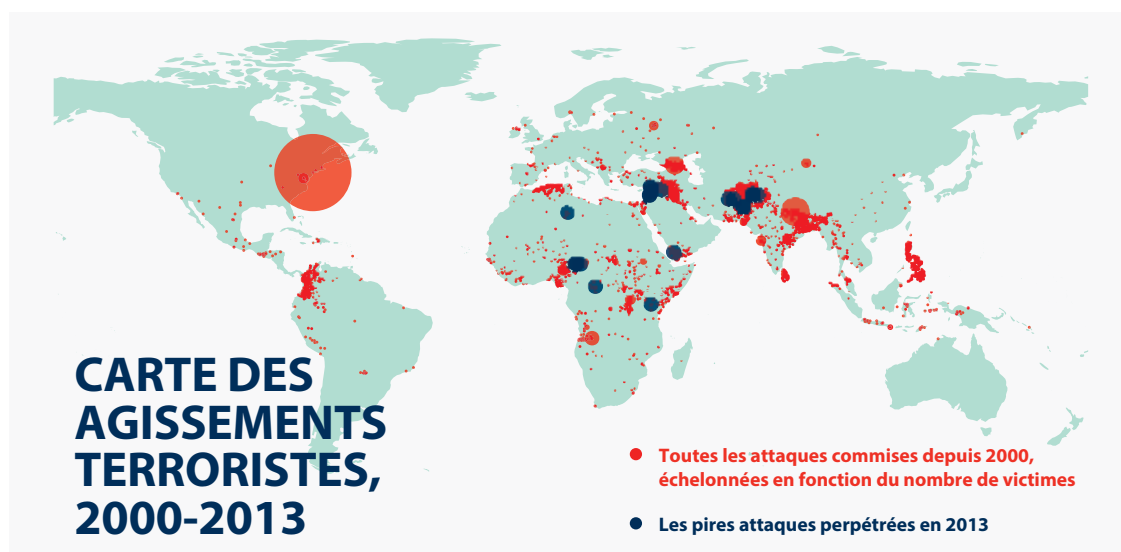
Depuis quelque temps, le terrorisme a pris le relais de la piraterie dans les gros titres, pour s'imposer au cœur des préoccupations politiques contemporaines. Dans la région, les rivalités religieuses, politiques et économiques sont étroitement nouées pour servir de paravent aux véritables moteurs du terrorisme.

Pour endiguer le terrorisme, 14 pays ont lancé la « Force opérationnelle combinée 150 » (CTF-150), une flotte d'une quinzaine de navires militaires chargée de contrer les actes terroristes et les activités illégales connexes qui permettent aux terroristes de se financer ou de dissimuler leurs mouvements. La zone d'opération couvre 2,5 millions de km². Cette flotte sillonne la mer Rouge, le golfe d'Aden, l'océan Indien et le golfe d'Oman (le golfe arabo-persique relevant quant à lui de la CTF-152) ¹¹.

¹¹ « Les Forces maritimes combinées (CMF) sont un partenariat naval international qui vise à promouvoir la sécurité, la stabilité et la prospérité sur environ 2,5 millions de kilomètres carrés d'eaux internationales » (<http://combinedmaritimeforces.com/about/>)

L'indice mondial du terrorisme 2014 GTI (*Institute for Economics and Peace, 2014*) constate que « le niveau d'activité terroriste à l'échelle mondiale a fortement augmenté au cours des dix dernières années » (figure 4.5). Le tableau 4.1 recense le GTI des pays d'Afrique de l'Est leur position respective dans le classement mondial : six d'entre eux sont présents dans les 40 premières places : la Somalie (7^e position), le Kenya (12^e), la RDC (18^e), le Soudan du Sud (20^e), le Rwanda (38^e) et le Burundi (39^e).

FIGURE 4.5 Carte des incidents terroristes en 2000 et 2013



Source : Visions of humanity¹², Institute for Economics and Peace (2014)¹³

TABLEAU 4.1 Indice mondial du terrorisme (GTI) 2014 (classement des pays d'Afrique de l'Est)

Place du pays dans le classement mondial	Note
7 Somalie	7,41
12 Kenya	6,58
18 RD Congo	5,9
20 Soudan du Sud	5,63
38 Rwanda	4
39 Burundi	3,97
41 Tanzanie	3,71
42 Éthiopie	3,7
52 Ouganda	2,93
63 Érythrée	2,45
78 Madagascar	1,26
124 Djibouti	0

*Les Seychelles et les Comores ne figurent pas dans ce classement

Source : Institute for Economics and Peace (2014), Indice mondial du terrorisme ; consulté le 25 juillet 2015

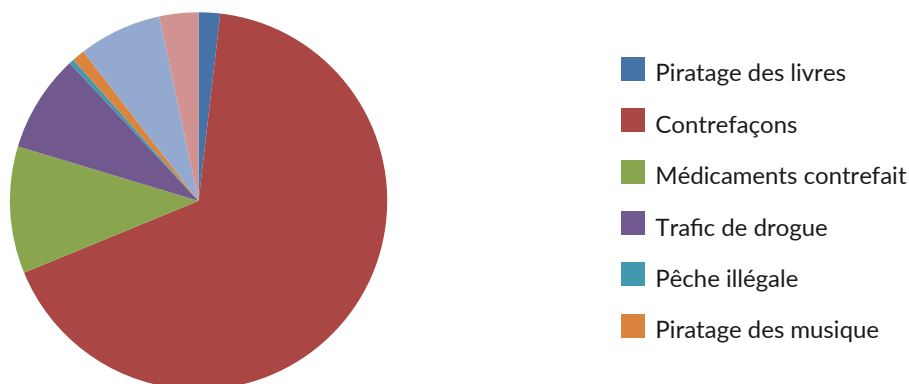
¹² <http://www.visionofhumanity.org/#page/news/1128> ; consulté le 25 juillet 2015

¹³ <http://www.visionofhumanity.org/#page/news/1128> ; consulté le 25 juillet 2015

La contrebande et autres activités criminelles transnationales

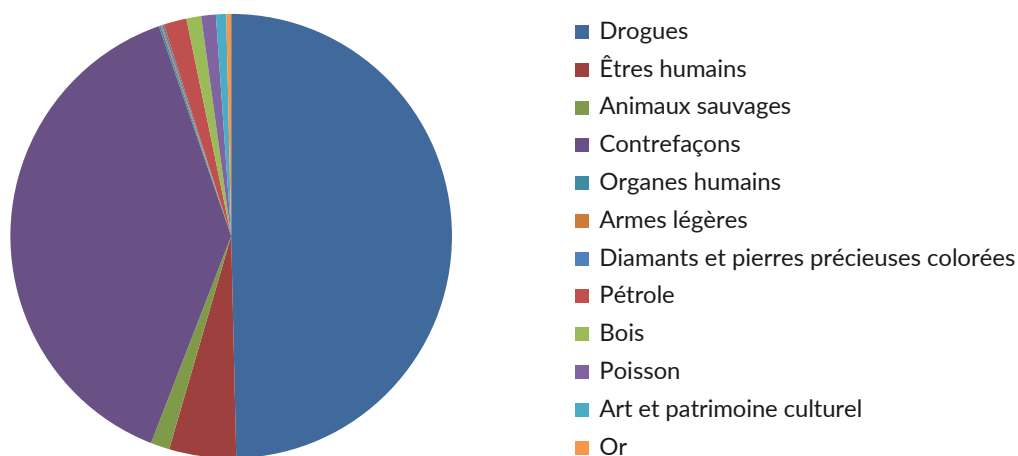
Le contrôle insuffisant du contenu des conteneurs et la complexité des réseaux souterrains de la criminalité transnationale organisée rendent problématique l'accès à des données précises et officiellement validées sur le nombre d'êtres humains et les volumes de substances et de biens illicites introduits en contrebande dans la région OIO. Mais les données disponibles auprès de sources officielles et officieuses donnent une idée de l'immensité de ce commerce souterrain (figures 4.6 et 4.7) (*Regional Mixed Migration Secretariat, 2013*)¹⁴. La traite humaine et le passage de clandestins sont des activités très répandues dans la région OIO (*Regional Mixed Migration Secretariat, 2013*). Le trafic de migrants conjugué aux mouvements réguliers et irréguliers de migrants économiques et de migrants contraints (comme les demandeurs d'asile) pèse aussi sur la région, la situation étant exacerbée par la dégradation de la situation sécuritaire au Yémen¹⁵.

FIGURE 4.6 Les recettes du marché noir transnational au Kenya (2014)



Source : www.havocscope.com/country-profile/¹⁶

FIGURE 4.7 Les marchés illicites dans le monde, en valeur

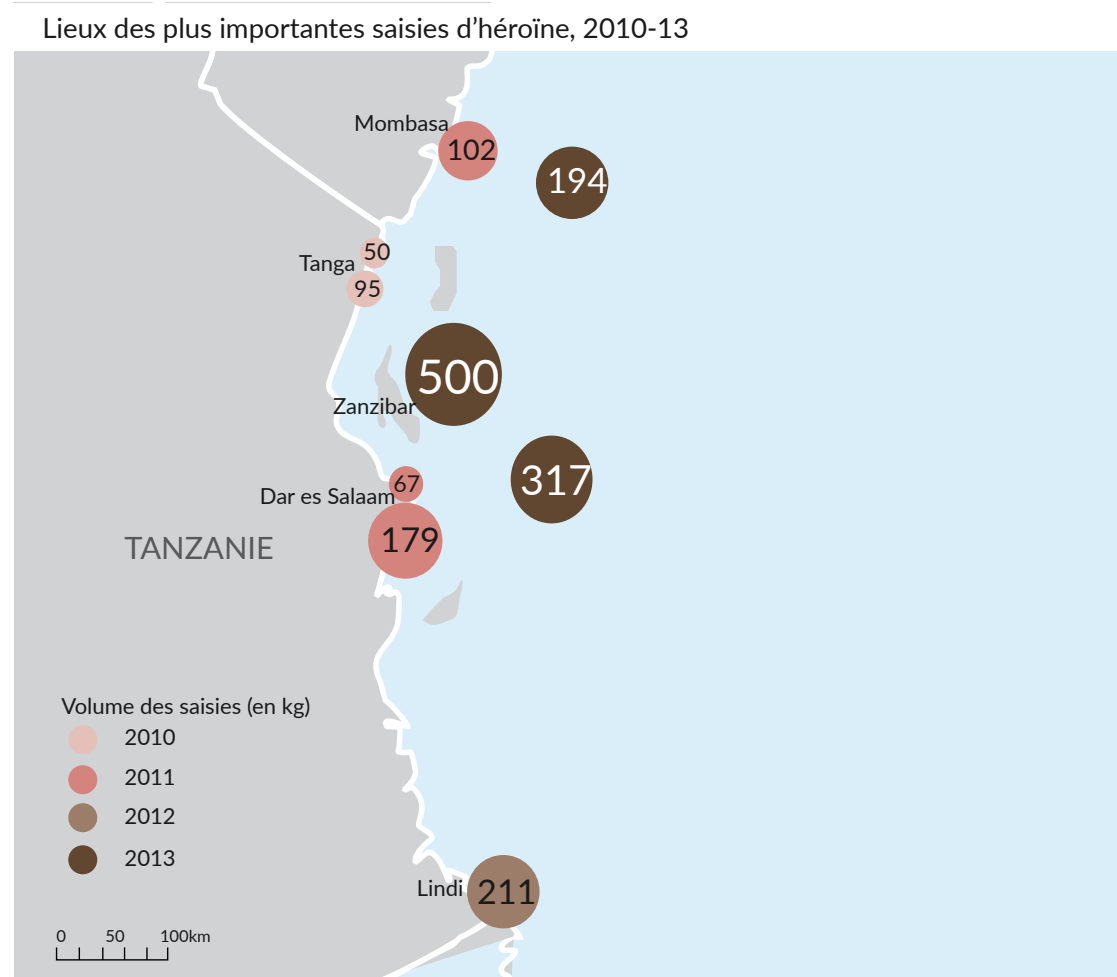


Source : UNODC (2013)

¹⁴ De 2006 à 2012, selon des estimations prudentes, près de 500 000 Éthiopiens et Somaliens auraient traversé la mer Rouge ou le golfe d'Aden au titre de flux migratoires mixtes

¹⁵ www.regionalmms.org

¹⁶ Les données du marché noir sont tirées des agences nationales, d'études universitaires, des médias et des rapports d'havocscope.com

FIGURE 4.8 Zones de saisies d'héroïne (en kilogrammes), 2010-13

Source : UNODC (2013)

Le trafic de stupéfiants

Le narcotrafic, notamment le trafic d'héroïne, est de plus en plus préoccupant dans la région OIO. En septembre 2014, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (UNODC) a organisé une réunion sur l'essor du trafic de drogue dans les mers australes, en particulier dans l'océan Indien, plaidant pour la traduction en justice des trafiquants surpris dans les eaux internationales¹⁷. D'autres sources soulignent l'importance de la côte est-africaine (Djibouti, Érythrée, Kenya, Somalie et Tanzanie) comme plaque tournante : selon certains rapports, pratiquement 24 tonnes de stupéfiants en moyenne annuelle sont acheminées en contrebande depuis la région, pour une valeur estimée à 190 millions USD¹⁸. Le marché local consomme semble-t-il au moins 2,5 tonnes d'héroïne pure par an, pour près de 160 millions USD. Les volumes qui transitent en contrebande par la région sont nettement plus importants,

¹⁷ <http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=48675#.VNDXPmJBumQ>

¹⁸ <http://www.ipcs.org/article/military-and-defence/drug-smuggling-across-the-indian-ocean-impact-of-increasing-interceptions-4654.html>

estimés à 22 tonnes, signe d'une intense activité de transbordement. L'Afrique de l'Est est une zone de transit connue pour l'héroïne en partance vers l'Afrique du Sud et l'Afrique de l'Ouest (UNODC, 2013). Ce stupéfiant a fait son apparition dans la région depuis au moins 30 ans, les revendeurs locaux participant au trafic d'héroïne en Afrique du Sud depuis le milieu des années 1990. L'on soupçonne depuis longtemps l'Afrique de l'Est d'être une zone de transit. Des passeurs embarquant sur des vols commerciaux sont régulièrement repérés. Mais jusqu'à une époque récente, les saisies d'héroïne étaient minimes. La situation a commencé à changer en 2010 et, en deux ans (2011 et 2012), les volumes saisis ont été plus importants qu'au cours des 20 années précédentes (UNODC, 2013). Le taux de détection de cargaisons importantes d'héroïne à bord de bateaux faisant route vers l'Afrique de l'Est augmente nettement depuis quelque temps. L'Afrique de l'Est est devenue un important site de transit pour l'héroïne depuis 2005 environ, lorsque l'Afrique de l'Ouest a commencé à prendre une part de plus en plus active dans le trafic de cocaïne (UNODC, 2013). Le commerce illicite est en train de bouleverser le monde, en transformant les économies, en refondant les politiques et en piégeant les gouvernements (Naim, 2015). Ces activités illégales sont inextricablement liées au commerce légal, et elles affectent directement l'évolution de l'économie bleue, dans la mesure où elles s'appuient largement sur le transport maritime et transitent dans les ports.

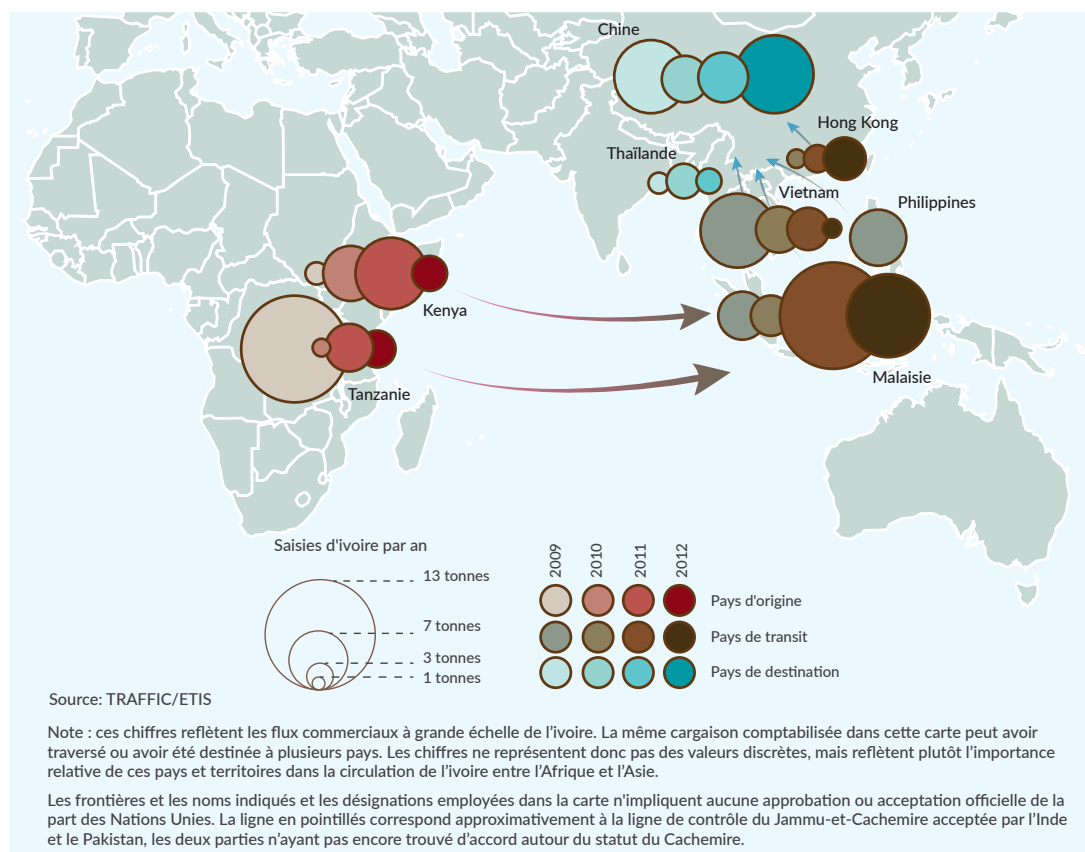
Le trafic des biens environnementaux

Le braconnage et la contrebande de ressources naturelles sont une autre forme de cette criminalité transnationale qui se banalise en Afrique de l'Est. Jamais le braconnage des éléphants n'a autant sévi que depuis dix ans et les saisies d'ivoire enregistrées sont à leur plus haut niveau depuis 1989, selon un rapport de 2012 de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées (CITES) : 99 % de l'ivoire prélevé illégalement dans la région proviennent de quatre pays, à savoir la Tanzanie, le Kenya, le Soudan du Sud et l'Ouganda. L'Afrique de l'Est est donc une source importante d'ivoire mais elle joue sans doute un rôle encore plus grand en tant que zone de transit (UNODC, 2013). Le rapport de la CITES indique que « la plupart des conteneurs d'ivoire de contrebande quittent le continent africain depuis des ports de l'océan Indien en Afrique de l'Est, principalement au Kenya et en Tanzanie... La Chine et la Thaïlande sont les deux premières destinations des expéditions d'ivoire illicite d'après les informations relatives aux saisies ¹⁹ » (figure 4.9). On observe les mêmes tendances pour la contrebande de cornes de rhinocéros et de poudre de corne. À ce rythme, on risque bientôt de ne plus voir d'éléphants et de rhinocéros en liberté. La CITES estime qu'au moins 20 000 éléphants ont été victimes des braconniers en Afrique en 2013, pour alimenter le trafic d'ivoire. Trois pays d'Afrique de l'Est (le Kenya, la Tanzanie et l'Ouganda) représentent 80 % des saisies d'importance effectuées en Afrique cette année-là. Selon l'ONG *Elephant Action League*, le groupe islamiste somalien Al-Shabaab finance jusqu'à 40 % de ses activités avec ce trafic de défenses ²⁰.

¹⁹ https://www.cites.org/fra/news/pr/2012/20120621_elephant_poaching_ivory_smuggling.php

²⁰ <http://www.havocscope.com/>

FIGURE 4.9 Importantes saisies d'ivoire en Afrique de l'Est et en Asie, 2009-12

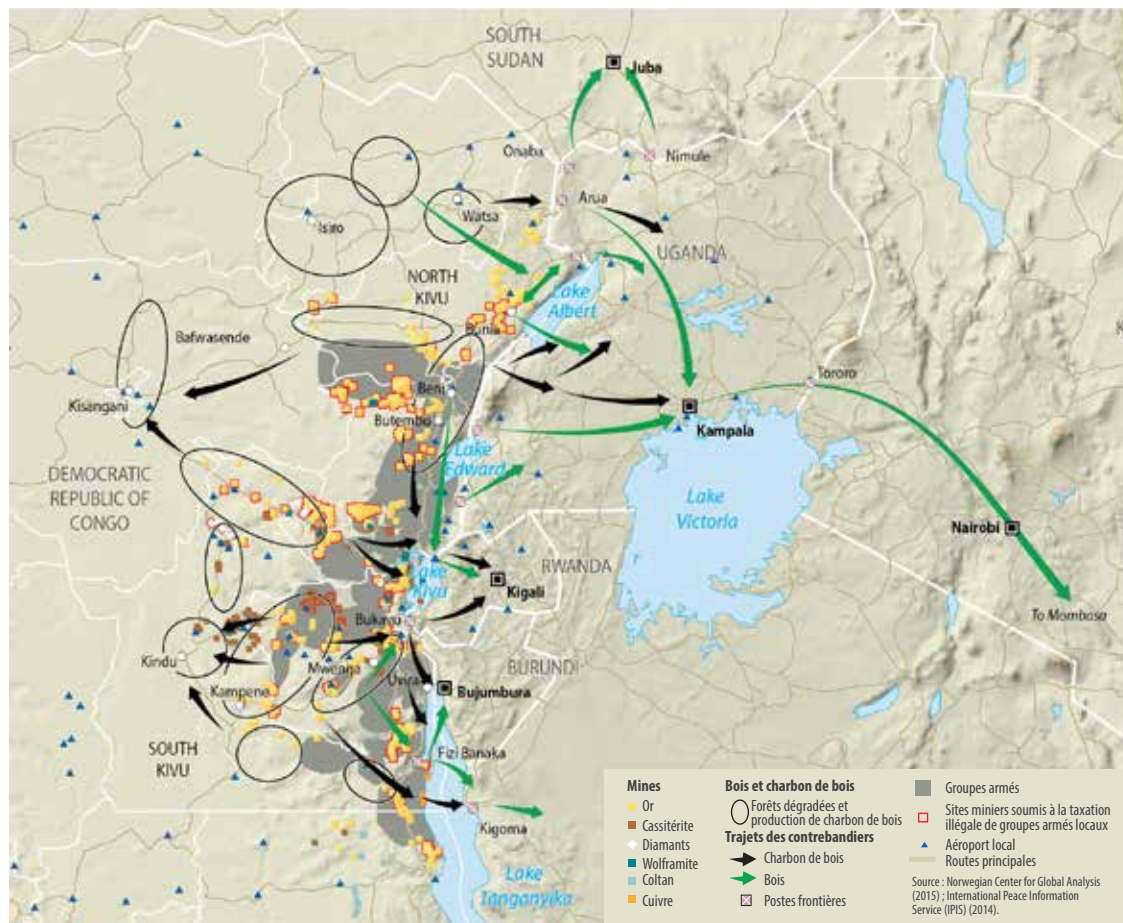


Source : UNODC, 2013

La majorité des saisies importantes d'ivoire illicite réalisées dans le monde proviennent du Kenya ou de Tanzanie. Les cargaisons transitent généralement par les ports de conteneurs de Mombasa et de Dar-es-Salaam. Depuis peu, il semble que le port de conteneurs de Zanzibar soit également utilisé (UNODC, 2013).

Dans la région des Grands Lacs, selon le PNUE et la Mission de l'Organisation des Nations Unies pour la stabilisation en République démocratique du Congo (Monusco), « l'exploitation illicite des ressources naturelles dans l'Est de la RDC rapporterait 1,25 milliard USD par an (et entre 722 et 862 milliards USD si l'on exclut les diamants ne provenant pas de cette région). Sur ces sommes, entre 10 et 30 % environ (soit 72 à 426 millions USD par an) profitent à des groupes criminels organisés transnationaux. Le crime organisé tire ses profits annuels nets de plusieurs sources (estimations prudentes) : i) l'or (40-120 millions USD) ; ii) le bois (16-48 millions) ; iii) le charbon de bois (12-35 millions) ; iv) les minéraux dits « 3T » (étain, tantale et tungstène) (7,5-22,6 millions) ; v) les diamants provenant en majorité de zones hors conflit (16-48 millions) ; et vi) les animaux sauvages (y compris l'ivoire et la pêche), les systèmes locaux de taxation, le cannabis et d'autres ressources (14,3-28 millions) » (PNUE/MONUSCO, 2015). Comme le montre la figure 4.10, l'essentiel du bois de contrebande provient de RDC et est acheminé via les pays voisins jusqu'au port de Mombasa pour réexpédition. Selon Greenpeace (2013), la Chine est le principal importateur de bois de RDC. Ces biens illicites empruntent essentiellement les voies maritimes.

FIGURE 4.10 Les itinéraires commerciaux des ressources naturelles en provenance de RDC



Source : UNEP, MONUSCO (2015)

4.4 Mécanismes de résolution des conflits et perspectives de faire avancer l'ordre du jour de l'économie bleue dans la région OIO par des cadres collaboratifs

4.4.1 Les dispositions du droit de la mer

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) pose des principes pour la délimitation des frontières maritimes et s'efforce, ce faisant, de minimiser les risques de conflits et de guerres (annexe, et Garofano, 2013). Elle divise l'espace océanique en zones maritimes au sein desquelles l'ensemble des droits d'un État en matière de différentes utilisations et activités est contrebalancé par un ensemble d'obligations. Les dispositions de la CNUDM concernent la délimitation des frontières maritimes et le dépôt obligatoire, auprès du Secrétaire général des Nations Unies, d'un

exemplaire des cartes et listes de coordonnées géographiques ayant trait aux lignes de base et lignes de base archipélagiques ainsi que les limites extérieures des mers territoriales, la ZEE et le plateau continental. Ces dispositions sont importantes pour faire valoir ces droits et respecter ces obligations. Les zones maritimes relevant de la CNUDM susceptibles d'être dans la plupart des cas soumises à une délimitation des frontières sont : la mer territoriale, la zone contiguë, la ZEE et le plateau continental. Dans quelques cas, les États peuvent être amenés à délimiter des eaux intérieures. Les principes posés par la CNUDM sont conçus pour aider les États à délimiter les frontières maritimes – un élément important dans le droit moderne de la mer. Deux types d'avantages découlent de cet exercice : un gain économique (généralisé par la pêche, par l'exploitation des ressources minérales et des hydrocarbures, ou par d'autres utilisations de la mer), et une définition claire et reconnue de l'étendue des zones maritimes sur lesquelles les États peuvent exercer leur souveraineté et jouissent de droits souverains, légaux ou juridiques.

En général considérée comme la « constitution des océans », la CNUDM réunit pratiquement tous les pays du monde. L'Assemblée générale des Nations Unies réaffirme chaque année son statut en tant que cadre juridique par lequel toutes les activités dans les océans et les mers doivent être régies, y compris la conservation et l'utilisation durable des océans et de leurs ressources. La convention est complétée par deux accords de mise en œuvre (l'Accord portant sur la Partie XI de la Convention et l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poisson), ainsi que par un certain nombre d'instruments internationaux et régionaux adoptés par différentes organisations intergouvernementales et certains organes du système des Nations Unies. À condition d'être effectivement mise en œuvre, la CNUDM pourrait servir de garantie juridique aux investissements liés aux océans. Par ailleurs, toutes les initiatives existantes en lien avec l'économie bleue et autres cadres juridiques et politiques doivent être exploitées, mises en œuvre et/ou renforcées.

Encadré 4.2 Extension du plateau continental

Les Seychelles et Maurice sont les deux premiers pays africains à avoir déposé une soumission conjointe, en 2008, pour l'extension de leur plateau continental. Ce dossier est également le premier à avoir été préparé en concertation par deux PEID médio-océaniques. Les deux États se sont vu accorder une extension conjointe du plateau continental et ont institué un comité chargé de gérer cette zone. Cette décision institue différents éléments, dont : a) un code commun pour la fiscalité et les impôts ; b) un accord pétrolier type ; c) un code de pratiques environnementales ; d) un code de sécurité pour le pétrole sous-marin ; et e) une déclaration ministérielle. Les deux pays sont déjà convenus de partager de manière équitable les ressources de la zone. Ce premier accord entre deux pays pour gérer ensemble des ressources économiques au titre de la CNUDM pourrait constituer un modèle pour d'autres dispositifs de ce genre ailleurs dans le monde.

Du fait de l'intérêt grandissant pour le potentiel des océans, un certain nombre de pays ont demandé l'extension de leur plateau continental. Conformément à l'article 76 de la CNUDM, les États côtiers peuvent étendre la zone maritime relevant de

leur juridiction au-delà des 200 milles marins que constitue actuellement leur ZEE. Un État peut réclamer une extension du plateau continental (fonds marins et sous-sol) limitrophe à son territoire terrestre sous réserve de remplir certains critères géologiques, géomorphologiques et géophysiques. Les demandes sont examinées par la Commission des limites du plateau continental des Nations Unies. La plupart des États côtiers étaient censés déposer leur demande avant le 13 mai 2009. La Commission a reçu 77 dossiers,²¹ dont ceux de Madagascar, de Maurice et des Seychelles pour l'Afrique de l'Est, le 3 août 2015. Plus de 40 dossiers d'information préliminaire ont été soumis au Secrétaire général des Nations Unies, donnant ainsi aux États côtiers un délai supplémentaire pour finaliser leurs soumissions.

4.4.2 Gestion durable des ressources marines

La CNUDM établit un ensemble complet de règles pour la conservation et la gestion durable des organismes vivants ; l'exploitation des ressources des fonds marins et de leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale ; la protection et la préservation du milieu marin ; mais aussi la recherche scientifique marine et le transfert des techniques marines. Les intérêts et les besoins spécifiques des pays en développement, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, sont reconnus par de multiples biais dans la CNUDM, qui fixe aussi les droits des États archipélagiques et des États enclavés et géographiquement défavorisés²². La CNUDM cherche aussi à équilibrer les droits et obligations respectifs des États côtiers et des autres États.

Ainsi, tandis qu'un État côtier exerce des droits souverains pour l'exploration et l'exploitation économique dans sa ZEE et qu'il a juridiction en ce qui concerne, entre autres, la protection et la préservation du milieu marin, il doit tenir dûment compte des droits et obligations des autres États, lesquels, à leur tour, doivent tenir dûment compte des droits et obligations de l'État côtier et respecter les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la CNUDM et d'autres règles du droit international (articles 56 et 58).

En ce qui concerne les activités menées dans la ZEE, les mesures nécessaires doivent être prises en vue d'assurer une protection efficace de la vie humaine et du milieu marin des effets nuisibles pouvant découler de ces activités. Les activités dans la ZEE doivent être menées de manière à favoriser le développement harmonieux de l'économie mondiale et l'expansion équilibrée du commerce international, et à promouvoir la coopération internationale aux fins du développement général de tous les pays, et spécialement des États en développement.

En 2004, l'Assemblée générale a institué un Groupe de travail informel *ad hoc*, ouvert à tous, chargé d'étudier les questions relatives à la conservation et à l'exploitation durable

²¹ http://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm

²² Dans le texte de la CNUDM, la notion d'« État géographiquement désavantagé » désigne les États côtiers, y compris les États riverains d'une mer fermée ou semi-fermée, que leur situation géographique rend tributaires de l'exploitation des ressources biologiques des ZEE d'autres États de la sous-région ou région pour un approvisionnement suffisant en poisson destiné à l'alimentation de leur population ou d'une partie de leur population, ainsi que des États côtiers qui ne peuvent prétendre à une zone économique exclusive propre

de la biodiversité marine dans les zones situées au-delà des juridictions nationales. Le Groupe de travail a identifié plusieurs problématiques à aborder en bloc : les ressources génétiques marines, avec les questions relatives au partage des avantages ; la mise en place d'instruments de gestion spécifiques à chaque zone, notamment les aires marines protégées et les évaluations de l'impact environnemental ; et le renforcement des capacités et le transfert de technologies marines.

En janvier 2015, le Groupe de travail a formulé des recommandations visant à développer un nouvel instrument international sur la biodiversité marine s'inscrivant dans le cadre de la CNUDM. Les négociations informelles intergouvernementales sur un projet de résolution viennent de s'achever. Le projet reflète les recommandations du Groupe de travail et intègre des dispositions relatives aux modalités du comité préparatoire. L'Assemblée générale est censée se prononcer sur le projet de résolution (A/69/L.65) avant la fin de l'année 2015²³.

La CNUDM établit le cadre juridique des questions relatives à la sécurité maritime, y compris les actions terroristes à l'encontre des navires, des installations *offshore* et d'autres intérêts maritimes. Elle pose aussi les jalons d'une coopération, appelant les États à œuvrer ensemble dans toute la mesure du possible afin de réprimer la piraterie et de mettre fin au trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes. Le texte sert aussi de cadre fédérateur pour un nombre grandissant d'instruments internationaux plus détaillés qui mettent en œuvre ou développent ses dispositions.

Encadré 4.3 Le patrimoine culturel subaquatique

Des efforts de cartographie permettraient de mieux identifier et protéger les trésors culturels immergés. La Convention de l'Unesco sur la protection du patrimoine culturel subaquatique, élaborée en 2001, reste encore très largement méconnue du grand public alors même que cet accord protège des biens précieux. Elle peut être considérée comme « la meilleure façon de protéger le patrimoine culturel subaquatique, sans identifier son propriétaire ni redéfinir les zones maritimes ». Les pays de la région OIO doivent être sensibilisés davantage à cette convention ainsi qu'à la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, entrée en vigueur le 14 avril 2015. La convention de Nairobi vient combler un vide dans l'arsenal législatif international en proposant « un ensemble de règles uniformes pour l'enlèvement rapide et efficace des épaves situées dans la ZEE d'un pays ou les 200 milles marins équivalents ».

La CNUDM s'attelle à cinq grandes sources de pollution : activités terrestres et côtières ; activités relatives aux fonds marins (forage pétrolier et gazier en mer et exploitation minière des fonds marins) ; rejets dans l'océan ; pollution provoquée par les navires ; et pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique. Les espèces

²³ Résolution 66/288 de l'Assemblée générale des Nations Unies, annexe. Voir aussi paragraphe 162 de « L'Avenir que nous voulons », reconnaissant la nécessité de s'attaquer d'urgence à la question de la conservation et de l'exploitation durable de la diversité biologique marine dans les zones qui ne relèvent pas des juridictions nationales, notamment en décidant l'élaboration d'un instrument international dans le cadre de la Convention sur le droit de la mer

provenant d'une partie du monde et introduites dans une autre (le plus souvent par les navires) peuvent aussi avoir un impact délétère sur le milieu marin en détruisant des espèces autochtones. La CNUDM impose à tous les États l'obligation de protéger et préserver le milieu marin. Ainsi, un État doit prendre des mesures pour éviter que les conséquences d'une pollution sur son territoire soient ressenties sur le territoire d'un autre État. La CNUDM oblige les États à coopérer pour élaborer des règles, des normes et des pratiques recommandées de caractère international pour prévenir, réduire et contrôler la pollution du milieu marin. Cette approche s'effectue notamment au sein des organisations internationales compétentes ou à l'occasion d'une conférence internationale organisée pour négocier un traité. Les États sont ensuite tenus d'adopter des règles et réglementations nationales visant à garantir le respect des engagements pris.

La CNUDM se préoccupe également des câbles sous-marins. Alors que plus de 95% des communications électroniques dans le monde transitent par des câbles sous-marins de fibres optiques (Carter, 2009) et au vu de la croissance exponentielle récente de la pose de câbles sous-marins liée au développement d'Internet, l'importance de ces infrastructures et des installations connexes ne doit pas être sous-estimée. Tout dommage pourrait entraîner de sérieuses perturbations des communications mondiales de sorte que le régime défini par la CNUDM, complété par la Convention de 1884 pour la protection des câbles télégraphiques sous-marins, est d'une importance critique.

4.4.3 Autres initiatives et cadres pour remédier à l'insécurité en mer

Les problèmes de criminalité transnationale organisée que connaît l'Afrique de l'Est sont aggravés par le marché illicite et la faiblesse de l'État de droit. Chacun de ces deux facteurs doit être pris en compte. Les transactions illicites dont est victime l'Afrique de l'Est ont souvent pour origine et débouché un autre continent. Par conséquent, des interventions purement locales sont sans effet. Idéalement, il faudrait une approche mondiale pour lutter contre ces pratiques, mais cette lutte passe aussi par le renforcement de l'État de droit en Afrique de l'Est. Si la plupart des cargaisons d'héroïne pénétrant dans la région ne font qu'y transiter, elles génèrent un trafic à l'origine de la toxicomanie locale. Ces flux d'héroïne ne peuvent être coupés que dans les pays producteurs et les pays consommateurs, mais l'on peut aussi rendre l'Afrique de l'Est moins attractive comme zone de transit en y faisant appliquer la loi plus scrupuleusement. Si le développement sur le long terme est l'une des clés de la solution, certaines mesures peuvent être introduites à plus ou moins court terme : aider les personnels de terrain à faire respecter la loi, mieux contrôler le contenu et la circulation des conteneurs, ou encore renforcer les contrôles aux frontières. Un tel arsenal pourrait fortement réduire l'attraction de l'Afrique de l'Est pour les contrebandiers. Mais pour les décourager vraiment, il faut aussi lutter contre la corruption.

Les actes de piraterie perpétrés par des Somaliens dans la région OIO ont fortement diminué depuis 2008, la communauté internationale intervenant de concert dans la région, avec notamment la force navale européenne (EUNAVFOR) et l'opération Atalante, et avec la Force opérationnelle combinée 151 (CTF-151) et plusieurs projets

et initiatives stratégiques de l'Organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN). La communauté internationale a remporté des succès considérables dans sa lutte contre la piraterie somalienne grâce à la coopération étroite qui s'est instaurée dans et entre les États, régions, organisations, l'industrie maritime, le secteur privé, les groupes d'experts et la société civile ²⁴. Une telle concertation, à travers aussi le mécanisme de coordination du Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS), institué en 2009, a débouché sur des solutions concrètes. Les dispositifs d'autoprotection embarqués ont pu contribuer à dissuader les pirates. L'ONG *Oceans Beyond Piracy* a estimé en 2013 que 3,2 milliards USD avaient déjà été dépensés pour lutter contre la piraterie, soit en moyenne, pour la communauté internationale, un coût par attaque de 139 millions USD ²⁵.

En 2014, les missions navales internationales de l'Union européenne (UE), de l'OTAN et des forces maritimes combinées, en plus des missions anti-piraterie menées par plusieurs États, notamment la Chine, la Fédération de Russie, l'Inde, l'Iran, le Japon ou la République de Corée, ont permis de rétablir la sécurité en mer et de perturber l'activité des pirates dans le golfe d'Aden, conformément à la résolution 2125 (2013) du Conseil de sécurité.

Encadré 4.4 L'opération Atalante de la force navale européenne

L'opération Atalante de la force navale européenne (Eunavfor) est un partenariat naval européen, ouvert à des États non membres de l'UE, qui agit sur mer ou sur terre, et dont l'un des buts est de poursuivre en justice les responsables présumés de piraterie, en partenariat avec les États de la région. Cette force navale a été la première coalition déployée au large des côtes somaliennes, avec un mandat multiple : a) protéger les navires affrétés par le Programme alimentaire mondial (PAM) et la Mission de l'Union africaine en Somalie (Amisom) ; b) dissuader et mettre fin aux actes de piraterie ou aux vols à main armée perpétrés en mer ; c) surveiller les activités de pêche au large des côtes somaliennes ; et d) appuyer les autres missions européennes et organisations internationales œuvrant pour améliorer la sécurité maritime et renforcer les capacités dans la région OIO. L'Eunavfor intervient en partenariat avec l'industrie maritime et d'autres acteurs militaires ou coalitions. Depuis son lancement en 2008, l'opération Atalante a stoppé 134 attaques de pirates et réussi à protéger la totalité des 126 navires affrétés par le PAM (pour acheminer vers la population somalienne près d'un million de tonnes de nourriture) et des 307 navires Amisom transportant des équipements indispensables au succès de l'opération de l'UA en Somalie. L'opération a également déféré aux autorités compétentes 154 suspects ²⁶, protégé la navigation dans le Couloir de transit recommandé sur le plan international (IRTC) institué dans le golfe d'Aden, et dissuadé les actes de piraterie et les vols à main armée en mer au large des côtes somaliennes dans sa vaste zone d'intervention.

²⁴ Conseil de sécurité (2014), Rapport du Secrétaire général sur la situation concernant la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes (S/2014/740, paragraphe 5)

²⁵ *Ibid.*, paragraphe 6

²⁶ <http://eunavfor.eu/key-facts-and-figures>

D'autres initiatives cherchent s'attaquent de même au fléau de la piraterie. Le partenariat multinational naval des Forces maritimes combinées (CMF) ²⁷ a vocation à promouvoir la sécurité et la prospérité sur des eaux internationales couvrant une zone d'environ 6,5 millions de kilomètres carrés et traversée par certaines des voies maritimes les plus fréquentées du monde. Parmi les interventions de l'OTAN ayant contribué à endiguer les actes de piraterie, l'*Operation Ocean Shield* (OOS), prolongée jusqu'à fin 2016, a pour objet de contrecarrer l'action des pirates au large de la corne de l'Afrique, avec le soutien du Centre de l'OTAN pour la navigation commerciale ²⁸. Le *Dhow Project*, créé en 2011, s'inscrit dans le cadre d'un effort concerté d'opérations navales de lutte contre la piraterie mené avec les acteurs du secteur maritime pour mieux comprendre les spécificités régionales de leur activité. Baptisé ainsi en référence aux boutres (*dhow*), sa zone d'action couvre le sud de la mer Rouge, le golfe d'Aden, la mer d'Arabie et le nord de l'océan Indien. Il a vocation à renforcer la formation des acteurs locaux, à réduire le détournement des navires sur place et à soutenir la coopération régionale. Le Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée commis contre des navires dans la partie ouest de l'océan Indien et dans le golfe d'Aden (Code de conduite de Djibouti), parrainé par l'Organisation maritime internationale (OMI) et adopté par 17 États de la région OIO en janvier 2009, fait aussi partie de cet arsenal. Ce code entend faciliter la coopération entre États pour réprimer la piraterie en traduisant devant la justice les responsables de ce type d'actes (Garofano, 2013). Il produit des résultats tangibles dans quatre domaines thématiques : l'échange d'informations, la formation, les législations nationales et le renforcement des capacités. Les trois centres d'échange d'informations établis à Sanaa (Yémen), à Mombasa (Kenya) et à Dar-es-Salaam (Tanzanie) gèrent un réseau d'agents de liaison couvrant toute la région, notamment la Somalie, et communiquent des renseignements sur les actes de piraterie et les mouvements de boutres ²⁹. Interpol joue aussi un rôle important, comme en témoigne le projet de renforcement des capacités concernant les routes maritimes critiques en Afrique de l'Est (Crimlea), mis en œuvre par la cellule interpol de lutte contre la piraterie maritime et financé par l'UE au titre d'Instrument contribuant à la stabilité et à la paix (IcSP). Le projet Crimlea vise à renforcer la sécurité sur terre et en mer des pays bénéficiaires en améliorant les capacités des autorités chargées de faire respecter la loi, à mener des enquêtes sur les actes de piraterie (piraterie et vols à main armée commis en haute mer et dans les eaux territoriales) et, ensuite, à poursuivre leurs responsables en justice ³⁰.

Le Programme pour la sécurité maritime régionale (Mase) s'inscrit dans le cadre stratégique de l'UE pour la corne de l'Afrique, lequel comporte le Plan d'action de l'UE contre la piraterie et la désignation d'un représentant spécial de l'UE pour la corne de l'Afrique. Le Mase cherche à favoriser l'échange d'informations entre les États de la région OIO pour leur permettre de s'atteler ensemble aux menaces identifiées contre la sécurité maritime. Il s'intéresse aussi à la pollution en mer. La Commission de l'océan Indien (COI) est en train de mettre sur pied des accords et organismes régionaux pour

²⁷ <http://combinedmaritimeforces.com/about/>

²⁸ www.shipping.nato.int

²⁹ Conseil de sécurité (2014), S/2014/740, paragraphe 27

³⁰ CRIMLEA couvre les Comores, Djibouti, le Kenya, Madagascar, Maurice, les Seychelles, la Somalie, la Tanzanie et le Yémen

s'assurer du bon déploiement du Mase. Seul programme de sécurité maritime à réunir tous les pays de la région OIO, le Mase joue un rôle essentiel dans la promotion d'un environnement sûr propice à l'épanouissement des économies bleues nationales et régionale en appui à la *Stratégie AIM 2050* de l'UA.

Autres formes de criminalité transnationale

La déclaration des ministres des Affaires étrangères des pays du G7 sur la sécurité maritime évoque la nécessité de combattre le trafic d'êtres humains et la traite des migrants en mettant en œuvre la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et les Protocoles y afférents ainsi que tous les instruments internationaux protégeant les droits de l'homme. L'UNODC et Interpol aident activement leurs États membres à endiguer le trafic de stupéfiants dans la région OIO. La lutte contre le braconnage des animaux peut s'appuyer sur la CITES et un grand nombre d'agences des Nations Unies et d'ONG, parmi lesquelles le PNUE et le *World Wildlife Fund* (WWF), s'attellent à la dégradation des ressources naturelles au sens large, donc y compris aux trafics et à la contrebande ³¹.

La pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PAI-INN) constitue une menace sérieuse pour les écosystèmes marins. De nombreux États cherchent donc à appliquer le Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche INN, tandis que les organismes régionaux de gestion des pêches (RFB) se sont lancés dans d'actives campagnes contre ces pratiques. L'Accord de 2009 de la FAO, juridiquement contraignant, précise les mesures portuaires du ressort des États concernés visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN. Il n'est pas encore entré en vigueur, mais il pourrait devenir un instrument à la fois efficace et rentable pour lutter contre les pratiques illicites.

Sécuriser les câbles sous-marins

Les technologies sophistiquées qu'exigent la conception et la pose de câbles sous-marins de télécommunication ont contribué à l'essor exceptionnel des technologies de l'information et de la communication (TIC) en Afrique, y compris l'accès à Internet et les services connexes. Parmi les retombées positives les plus évidentes, l'accès en ligne aux services publics, aux services bancaires et à l'éducation. Or, l'insécurité pourrait perturber ces opérations vitales, en s'attaquant notamment à des câbles cruciaux comme le Seacom (qui relie l'Afrique du Sud au Kenya) ³², l'EASSy (entre l'Afrique du Sud et le Soudan) ³³ et le TEAMs (entre le Kenya et les Émirats arabes unis) ³⁴ (figure 4.11).

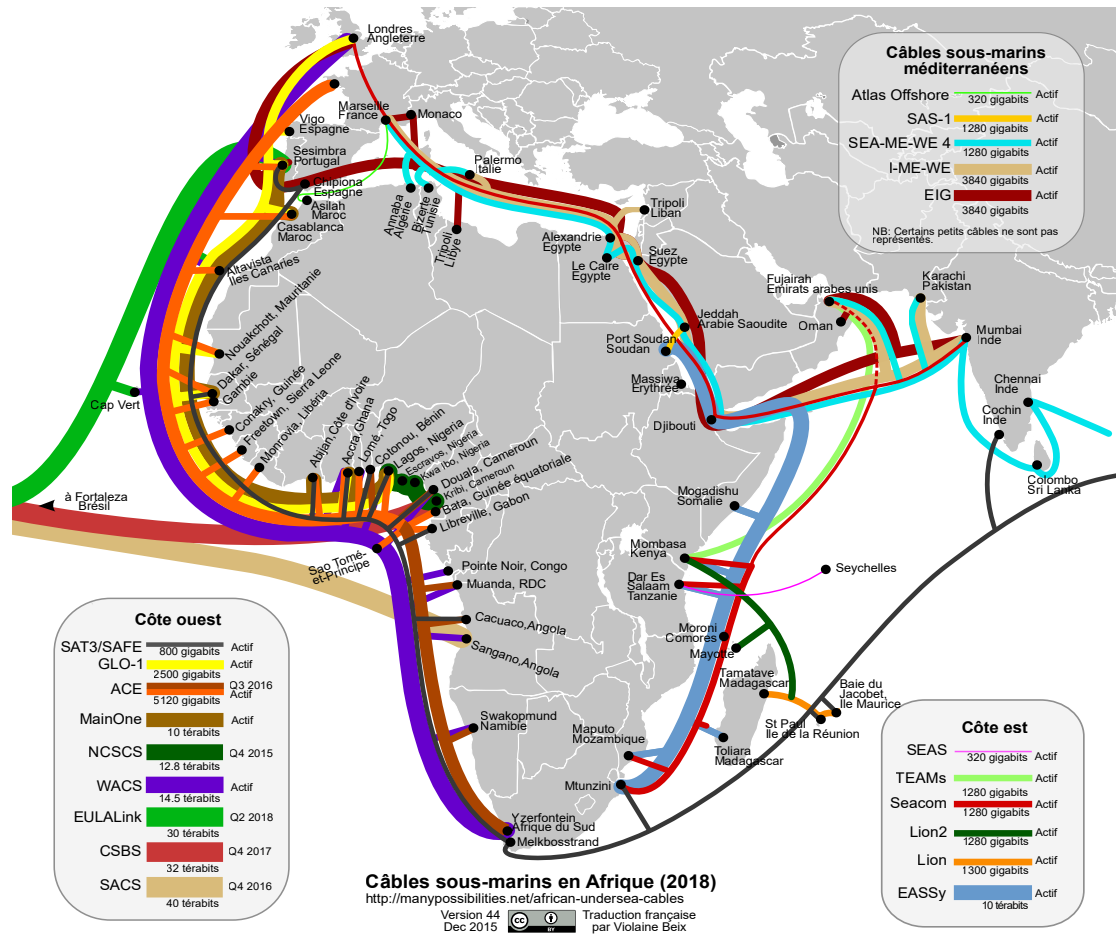
³¹ Le Bureau de l'Envoyée spéciale du Secrétaire général pour la région des Grands Lacs a contribué à la mise en œuvre de l'Accord de l'espoir

³² Détenu par Industrial Promotion Services (à hauteur de 25 %), une filiale du Fonds Aga Khan pour le développement économique (75 millions USD), et par d'autres investisseurs (<http://www.seacom.mu>)

³³ Détenu à 90 % par des intérêts africains. La pose du câble a néanmoins entraîné des investissements substantiels de la part des institutions financières de développement parmi lesquelles la Société financière internationale (Banque mondiale), la Banque européenne d'investissement (BEI), la Banque africaine de développement (BAfD), l'Agence française de développement (AFD) et la Banque allemande de développement (KfW), qui auraient, au total, investi 70,7 millions USD (<http://www.eassy.org>)

³⁴ Deux entreprises détiennent cette infrastructure : TEAMs (Kenya) Ltd, à hauteur de 85 %, et Etisalat (Émirats arabes unis)

FIGURE 4.11 Les câbles sous-marins le long des côtes africaines (2016)



Source : <https://manypossibilities.net/african-undersea-cables>

4.5 Institutions et organismes spécifiques, principaux acteurs et mécanismes de coordination

L'instauration de l'État de droit et du respect de l'État de droit, portée par un intérêt sincère, tant à l'échelle mondiale que régionale ou nationale, à préserver la paix et la stabilité, apparaît comme la seule solution pour s'attaquer à l'insécurité qui sévit en Afrique de l'Est, réduire la vulnérabilité des économies locales, fournir aux populations des moyens de subsistance durables et permettre à l'économie bleue de s'épanouir grâce à la dotation exceptionnelle de la région en ressources naturelles. De fait, « il y a beaucoup à gagner d'une coopération régionale entre États fondée sur la consultation et non la confrontation, le réconfort et non la dissuasion, la transparence et non le secret, la prévention et non la sanction, et l'interdépendance et non l'unilatéralisme. Dans un tel contexte, les marines nationales peuvent largement contribuer à renforcer la sécurité en mer, gérer les catastrophes, apporter une aide humanitaire et limiter les risques pour l'environnement. La coopération régionale serait donc un moyen de multiplier les forces et elle est de toute évidence éminemment souhaitable dans l'océan Indien, si vaste et si mal réglementé » (*Institute for Security Studies, 2012*).

Les communautés économiques régionales (CER) en place et les organisations intergouvernementales (IGO) comme la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE), l'Autorité intergouvernementale pour le développement (Igad), le Comesa, la COI, la Conférence internationale sur la Région des Grands Lacs (ICGLR), la Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL), l'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional (TTCA-CS) et l'Autorité de coordination du transport en transit du couloir central (TTCA-CC), sans oublier les États membres eux-mêmes, ont tous des programmes et stratégies pertinents pour initier un développement durable dans la région OIO en misant sur les secteurs de l'économie bleue les mieux adaptés aux pays.

La COI est une organisation intergouvernementale créée en 1984 par les Comores, la France, Madagascar, Maurice et les Seychelles. Sa mission principale est de privilégier la coopération et l'établissement de liens diplomatiques, économiques et commerciaux dans les domaines de l'agriculture, l'aquaculture, la culture, les sciences, la justice et l'éducation. Elle élabore actuellement un Plan d'action sur l'économie bleue, au titre du deuxième axe de sa stratégie visant à créer un espace régional sécurisé et de croissance économique (qui garantisse notamment la sécurité alimentaire à travers une coopération régionale renforcée ancrée dans l'économie verte et l'économie bleue).

Les relations bilatérales et multilatérales dans la région doivent être resserrées, ce qui passe par un soutien réaffirmé aux travaux des CER et des IGO. Un dialogue politique à tous les niveaux et des partenariats appropriés entre acteurs, mais aussi la diffusion des bonnes pratiques, une collaboration pour la collecte de données, et la poursuite des recherches sont autant de pistes susceptibles de favoriser une réelle coopération au sein de la région.

Celle-ci encouragerait par ailleurs une redéfinition de la donne géopolitique en intégrant une perspective africaine, à savoir la vision que l'Afrique a du monde et, plus spécifiquement, la vision qu'a l'Afrique de l'Est de la région OIO. Cette approche pourrait par ailleurs s'appuyer sur le mécanisme de coordination sous-régionale des organismes des Nations Unies opérant en Afrique en appui à l'UA, le Nepad (Nouveau partenariat pour le développement économique de l'Afrique), ainsi que sur le CER opérant en Afrique de l'Est et en Afrique australe (créé en novembre 2010 à la suite des travaux du mécanisme de coordination régionale [MCR])³⁵. Ce mécanisme sous-régional constituerait un réseau unique et idéal de partenaires³⁶ pour la conception et la mise en œuvre de projets dans tous les principaux secteurs productifs et domaines ayant trait à la gestion durable des ressources naturelles.

³⁵ Le plan d'affaires du mécanisme sous-régional pour l'Afrique orientale et australe 2013-17 a été adopté en novembre 2012, lors de la 14e réunion du MCR

³⁶ Les bénéficiaires et partenaires du mécanisme sous-régional sont la Commission de l'UA, l'Agence de planification et de coordination du Nepad, la BAfD, le Comesa, la CEA, la Communauté de développement d'Afrique australe (SADC), l'Igad, la TTFA-CC, la TTFA-CS, la CEPGL, l'ICGLR, l'Initiative pour le progrès de la femme dans la sous-région de l'Afrique orientale (EASSI), l'Initiative du bassin du Nil (NBI), la Cenua, la FAO, l'Unesco, l'Unicef, l'OIT, l'Union internationale des télécommunications (UIT), le PNUE, le Fonds des Nations Unies pour la population (FNUAP), l'Onudi, ONU-Femmes, l'Office de coordination des affaires humanitaires des Nations Unies (Unocha) et le Pnud

L'Organisation régionale pour la conservation de l'environnement de la mer Rouge et du golfe d'Aden (PERSGA)³⁷ fait également partie des organismes et cadres ayant une importance stratégique. Cette structure intergouvernementale œuvre pour la conservation des environnements côtiers et maritimes que comptent la mer Rouge, le golfe d'Aqaba, le golfe et le canal de Suez et le golfe d'Aden entourant l'archipel de Socotra et les eaux avoisinantes. La Convention relative à la protection, à la gestion et à la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Est (convention de Nairobi)³⁸ offre un cadre régional légal pour coordonner les efforts des États membres visant à planifier et concevoir des programmes de renforcement de leurs capacités à protéger, gérer et renforcer la viabilité environnementale de leurs milieux côtiers et marins. Le Programme d'action stratégique³⁹ pour le grand écosystème marin (GEM) de l'OIO contribuera à la conservation des écosystèmes et des ressources connexes par le biais d'une action ciblée sur la gouvernance et la sensibilisation, mais aussi l'adaptation et l'atténuation du changement climatique. Les pays sont également conscients des avantages de la coopération et de la communication à l'échelle des GEM transversaux, qui jouxtent leurs propres plans d'action stratégiques (GEM du courant de Benguela ; GEM de la baie du Bengale ou encore GEM de la mer Rouge)⁴⁰.

L'UA a franchi une étape extrêmement importante en adoptant sa stratégie intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050. En matière de géopolitique, deux grands axes d'action y sont définis :

- i les frontières maritimes et leur délimitation ;
- ii la gouvernance maritime.

Grâce à son programme transfrontalier et en conformité avec la CNUDM, l'UA devra s'employer à faire résoudre de façon pacifique les problématiques liées à la délimitation des zones maritimes entre les États membres, y compris dans les baies, les estuaires et les eaux intérieures (lacs et fleuves). Les États membres devront être encouragés à revendiquer leurs limites maritimes extérieures respectives, y compris leur plateau continental étendu. Ils sont invités à accepter et exécuter toutes ces responsabilités qui émanent de l'établissement de zones maritimes telles que prévues par la CNUDM et la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas) de l'OMI. L'UA devra encourager ses États membres à élaborer des cadres juridiques pour la coordination des interventions des États en mer et dans les eaux intérieures, et les actions corollaires. En outre, elle devra harmoniser les législations maritimes nationales et renforcer les synergies stratégiques bilatérales et multilatérales, y compris la signature et la ratification des instruments internationaux pertinents par les États membres.

³⁷ www.persga.org

³⁸ www.unep.org/nairobiconvention

³⁹ www.unep.org/NairobiConvention/docs/Strategic_Action_Programme_WIO_Region.pdf Les grands écosystèmes marins sont des zones océaniques qui comprennent l'embouchure des bassins fluviaux et leurs estuaires jusqu'aux limites des plateaux continentaux côté mer et les bordures extérieures des systèmes de courants océaniques majeurs. Le Plan d'action stratégique constitue un accord formel pris par les pays agir en faveur des GEM

⁴⁰ Il convient également de relancer les cadres existants, comme l'Association de coopération régionale des pays riverains de l'océan Indien (IOR-ARC), créée à Maurice en 1997

4.6 Conclusions et recommandations

La mondialisation des routes maritimes et la constitution de nouvelles alliances d'envergure entre compagnies maritimes soulignent l'importance croissante de la région OIO face à l'augmentation des volumes de fret (ressources naturelles, pétrole, conteneurs) et la généralisation des routes est-ouest via le cap de Bonne-Espérance (sans emprunter le canal de Suez). En juillet 2014, Maersk Line et la *Mediterranean Shipping Company* (MSC) SA ont annoncé avoir signé un accord décennal de partage des navires sur les liaisons transatlantiques et transpacifiques entre l'Asie et l'Europe.⁴¹ Le groupe CMA CGM, troisième armateur mondial pour le transport de conteneurs, a signé trois accords sur les plus grandes routes maritimes mondiales avec *China Shipping Container Lines* (CSCL) et *United Arab Shipping Company* (UASC). Sous le nom d'OCEAN THREE, ces accords concernent les lignes maritimes Asie-Europe, Asie-Méditerranée, Transpacifique et Asie-Côte Est des États-Unis⁴². Dans ce contexte, les ports insulaires de l'OIO pourraient être modernisés et optimisés afin de profiter des retombées croissantes liées à l'apparition de nouvelles routes maritimes. Le succès du port d'Ehoala à Madagascar, ouvert en 2009 au titre d'un partenariat public-privé et qui a créé de nombreux emplois alors même que la crise mondiale battait son plein (voir chapitre 5), pourrait être reproduit à l'échelle de la région OIO (Murcia, 2015). Dans le même temps, il convient de développer les flottes des pays d'Afrique de l'Est afin qu'ils puissent jouer un rôle plus important dans les échanges et les transports maritimes impliquant leur région. Il faudra pour cela concevoir des instruments et des mécanismes appropriés et favoriser la recherche et le développement.

La piraterie et l'insécurité en mer continuent de peser sur le coût du transport et du commerce, sans parler du montant des primes d'assurance. Ils entravent au bout du compte le processus d'intégration régionale en sapant les efforts menés pour permettre à la région de prendre part à l'économie mondiale (90 % des échanges régionaux en volume de l'Afrique orientale et de l'Afrique australe ont transité par la mer en 2008). Sans oublier que la piraterie accroît les risques terroristes et la contrebande des armes et des stupéfiants.

Depuis l'adoption en 2009 du « Code de conduite de Djibouti », grâce en particulier aux efforts de pays de l'OIO comme le Kenya ou les Seychelles et à des organismes comme l'UNODC, la lutte contre la piraterie est devenue un axe important de la coopération multilatérale dans la région et à l'échelon international. Les évolutions de la région OIO sont riches d'enseignements :

- a) la sécurité maritime et le respect de la loi exigent l'implication d'un large éventail de parties prenantes de toute la région, secondées par les Nations Unies et l'Union africaine ;
- b) la piraterie et les vols avec violence armée en mer sont un phénomène mondial qui appelle une solution multilatérale globale, reposant sur des stratégies à

⁴¹ <http://www.maersk.com/en/the-maersk-group/press-room/press-release-archive/2014/10/vessel-sharing-agreement-to-be-implemented-as-planned>

⁴² <http://www.cma-cgm.fr/detail-news/565/cma-cgm-signe-trois-accords-sur-les-plus-grandes-routes-maritimes-mondiales-avec-china-shipping-container-lines-cscl-et-united-arab-shipping-company-uasc->

court, moyen et long termes prévoyant notamment un soutien à la mise en place d'instances et d'un gouvernement fonctionnels en Somalie ;

- c) indépendamment de la nécessité d'avoir un gouvernement fonctionnel en Somalie, les autres gouvernements de la région doivent jouer un rôle plus actif pour contrôler la piraterie dans l'océan Indien ;
- d) des partenariats doivent être mis en place pour garantir une concertation de tous les instants entre parties prenantes. Seule une coordination avec le Groupe de contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes et ses groupes de travail permettra de remédier à ce problème sur terre et en mer.

La sécurité est une condition vitale pour assurer l'essor des différents secteurs en lien avec l'économie bleue dans la région OIO, mais aussi pour s'atteler à des défis tels que la gestion de l'impact du changement climatique, la recrudescence des catastrophes naturelles, la pollution et la dégradation de l'environnement. La région est confrontée à de nombreux défis colossaux sur le plan de la sécurité, qui rejaillissent négativement sur les moyens de subsistance des communautés et les secteurs primordiaux pour l'économie, tels le tourisme et le transport maritime. En plus des défis sécuritaires que posent la piraterie, le terrorisme et les trafics en tout genre, les conflits impliquant les frontières maritimes de la région risquent d'exacerber les tensions internationales et régionales.

Pour s'atteler aux défis complexes de la sécurité dans la région OIO, il faudra imaginer de nouvelles solutions stratégiques – avec le concours incontournable de la diplomatie africaine. Seule une perspective est-africaine de la lutte contre l'insécurité permettra d'assurer que les retombées de l'économie bleue bénéficient aux populations les plus vulnérables. Ces solutions passent par des partenariats originaux et mutuellement bénéfiques – y compris entre acteurs publics et privés – et par la mobilisation accrue des groupements régionaux, comme la COI, par des mécanismes de coordination tel le MCSR, et par des initiatives à tous les niveaux, au sein notamment de l'Union africaine.

Encadré 4.5 La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et certaines dispositions clés relatives aux espaces maritimes

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), ouverte à la signature le 10 décembre 1982, est entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Le régime des mers et des océans ainsi établi traite d'un large éventail de problématiques relatives à l'espace océanique et intimement liées, qui nécessitent donc une réponse globale. Loin d'être un instrument statique, la CNUDM constitue un ensemble de lois dynamiques et évolutives dont il faut défendre avec force le respect et l'application. La CNUDM reconnaît qu'il est « souhaitable d'établir, compte dûment tenu de la souveraineté de tous les États, un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite les communications internationales et favorise les utilisations pacifiques des mers et des océans, l'utilisation équitable et efficace de leurs ressources, la conservation de leurs ressources biologiques et l'étude, la protection et la préservation du milieu marin ». À cet effet, elle instaure un délicat équilibre entre, d'une part, la nécessité d'appuyer un développement économique et social par le biais de l'utilisation des océans et de leurs ressources et, d'autre part, la nécessité de conserver et de gérer ces ressources de manière durable, mais aussi de protéger et préserver le milieu marin. Les deux accords de mise en œuvre (l'Accord portant sur la Partie XI de la Convention et l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs) reflètent également cet équilibre.

La CNUDM et ses accords de mise en œuvre constituent ensemble les trois piliers du développement durable des océans et des mers – social, économique et environnemental – et jettent les bases légales de ce développement. L'introduction du chapitre 17 d'Action 21, adopté lors de la conférence des Nations Unies de 1992 sur l'environnement et le développement et intitulé « Protection des océans et de toutes les mers – y compris les mers fermées et semi-fermées – et des zones côtières et protection, utilisation rationnelle et mise en valeur de leurs ressources biologiques », rappelle notamment que la CNUDM « énonce les droits et obligations des États et constitue l'assise internationale sur laquelle doivent s'appuyer les efforts visant à protéger et à mettre en valeur de façon durable le milieu marin, les zones côtières et leurs ressources ». Le Programme relatif à la poursuite de la mise en œuvre d'Action 21 reconnaît que le droit international, tel que reflété dans les dispositions de la CNUDM, offre un cadre juridique d'ensemble pour des décisions mondiales relatives au milieu marin. Le Plan de mise en œuvre de Johannesburg, adopté en 2002 lors du Sommet mondial sur le développement durable, invite les États à ratifier ou adhérer à et appliquer la CNUDM et l'Accord sur les stocks de poisson, tout en reconnaissant à la première son rôle de cadre juridique d'ensemble régissant toutes les activités dans les océans. Le document final de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable de 2012 (Rio + 20), *L'Avenir que*

nous voulons, souligne l'importance de la conservation et de l'utilisation durable des océans, des mers et de leurs ressources pour garantir leur pérennité.

La CNUDM définit le cadre juridique des différentes zones maritimes ainsi que les droits et obligations des navires et des États. La plupart de ses dispositions sont considérées comme faisant partie du droit international coutumier.

La CNUDM prévoit un espace maritime de 12 milles marins au large des côtes à l'intérieur duquel un État riverain exerce sa souveraineté pleine et entière, c'est-à-dire qu'il peut légiférer sur l'utilisation de la mer et prendre toutes mesures visant à faire respecter ses lois, sous réserve, bien entendu, que ses actes à cet effet soient conformes au droit international. Un État riverain a ainsi obligation de signaler par une publicité adéquate tout danger pour la navigation dans ses eaux territoriales. La souveraineté de l'État riverain ne le dispense cependant pas de l'obligation d'assurer un droit de passage inoffensif aux navires circulant dans ses eaux territoriales, ce qui recouvre éventuellement le droit de mouillage et d'ancrage. Au-delà, un État riverain peut définir une zone contiguë de 24 milles marins à l'intérieur de laquelle il peut exercer certains droits, notamment la prévention et la répression des infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou migratoires, en vigueur sur son territoire ou dans son espace maritime.

Un État côtier peut par ailleurs revendiquer une zone économique exclusive (ZEE) de 200 milles marins au large de son espace maritime et adjacent à celui-ci, où il pourra exercer certains droits et compétences limités mais devra respecter diverses obligations. L'État riverain jouit entre autres, du droit souverain d'explorer, exploiter, conserver et gérer les ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux de surface jusqu'aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol. Les autres États peuvent exercer des droits tels que la navigation et le survol, si tant est qu'ils respectent les droits et obligations de l'État riverain et se conforment ce faisant aux lois et réglementations adaptées par l'État riverain en conformité avec les dispositions de la CNUDM et des autres règles du droit international.

Avec la CNUDM, un État riverain exerce sa pleine souveraineté sur son territoire terrestre et ses mers intérieures tout en restant soumis à l'obligation prévue par la CNUDM d'autoriser le passage inoffensif des navires de tous les autres États. Cette disposition s'applique par exemple lorsque le tracé d'une ligne de base droite établie selon la méthode définie à l'article 7 de la CNUDM inclut dans les eaux intérieures des eaux qui n'étaient pas précédemment considérées comme telles.

Ailleurs, les droits et compétences souverains de l'État riverain sont tempérés par les droits et libertés consentis aux autres États (voir les articles 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 33, 46, 47, 48, 55, 56, 57 et 58 de la CNUDM). « Les États riverains pouvant désormais revendiquer leur souveraineté sur les ressources d'une ZEE s'étendant jusqu'à 200 milles marins de leur côte (soit 230 milles, ou 370 kilomètres, en comprenant l'espace maritime), les petits États ont ainsi les moyens d'augmenter la richesse nationale en vendant les droits de pêche dans ces zones à de grands pays de pêche qui disposent des capitaux et de la technologie permettant d'exploiter les ressources pélagiques⁴³».

La CNUDM stipule par ailleurs qu'un État riverain exerce sa souveraineté sur son plateau continental aux fins d'exploration et d'exploitation des ressources minérales et non biologiques des fonds marins et de leur sous-sol ainsi que les organismes vivants qui appartiennent à des espèces sédentaires. Ces droits sur le plateau continental sont indépendants de l'occupation effective ou fictive, aussi bien que de toute proclamation expresse. La CNUDM accorde aussi aux États riverains la juridiction relative à la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages ; aux forages de son plateau continental ; aux câbles et conduits sous-marins construits ou utilisés en relation avec l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles ou le fonctionnement des îles artificielles, des installations et des ouvrages ; à la recherche scientifique marine ; et à la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution du milieu marin résultant directement ou indirectement d'activités relatives aux fonds marins ⁴⁴.

La Partie VII de la CNUDM est consacrée à la haute mer, définie comme suit : « Toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État, ni dans les eaux archipélagiques d'un État archipel. La haute mer est ouverte à tous les États, qu'ils soient côtiers ou enclavés. Ils y bénéficient de la liberté de navigation, de survol, de la pose de câbles et de conduits sous-marins, de l'aménagement d'îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international, du droit de pêche et de recherche scientifique. Ces libertés s'exercent en tenant dûment compte de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres États. La haute mer est à vocation pacifique ⁴⁵. Aucun État ne peut légitimement prétendre soumettre aucune partie de la haute mer à sa souveraineté .⁴⁶ »

⁴³ <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/285876/Indian-Ocean>

⁴⁴ Articles 77 à 81 et articles 246 de la CNUDM

⁴⁵ Articles 86, 87 et 88 de la CNUDM

⁴⁶ Articles 86, 87, 88 et 89 de la CNUDM

Conformément à la CNUDM, le plateau continental comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de l'espace maritime de l'État côtier, jusqu'à 200 milles marins des lignes de référence. L'État côtier est tenu de soumettre à la « Commission des limites du plateau continental » des informations sur les limites extérieures de son plateau continental, lorsque celui-ci s'étend au-delà de 200 milles marins. La commission adresse aux États côtiers des recommandations sur les questions concernant la fixation des limites extérieures de leur plateau continental. Les limites fixées par un État côtier sur la base de ces recommandations sont définitives et contraignantes. Le Secrétaire général des Nations Unies donne la publicité voulue aux synthèses relatives à ces recommandations, quand elles ne contiennent pas de renseignements confidentiels ou exclusifs ⁴⁷.

La fixation des limites extérieures du plateau continental est importante à plusieurs titres : i) la délimitation de l'étendue des droits et compétences souverains sur les ressources du plateau continental est essentielle pour permettre leur exploration et leur exploitation. Elle concerne de larges pans des fonds marins et de leur sous-sol ; ii) la zone des fonds marins et de leur sous-sol s'étendant au-delà des limites des juridictions nationales (« la Zone ») est considérée comme « patrimoine commun de l'humanité ». La fixation des limites extérieures du plateau continental par les États riverains est donc un enjeu pour tous les États, aux fins de définir les limites de la Zone et d'autoriser l'exploration et l'exploitation de ses ressources sous l'égide de l'Autorité internationale des fonds marins.

Certaines fonctions liées aux obligations de dépôt et de notification publique sont confiées au Secrétaire général des Nations Unies. L'objectif de la CNUDM est clair : la communauté internationale et les utilisateurs des mers et des océans ont besoin de connaître les limites des zones maritimes sur lesquelles un État riverain exerce sa souveraineté ou ses droits et compétences souverains dans le respect des différents régimes juridiques applicables.

« Les fonds marins et le plancher océanique au-delà de la juridiction nationale (c'est-à-dire au-delà des limites extérieures du plateau continental) constituent ce que l'on appelle 'la Zone'. Un régime juridique spécial s'applique à la Zone, considérée comme appartenant au patrimoine commun de l'humanité. Aucun État ne peut revendiquer ou exercer de souveraineté ou de droits souverains sur une partie quelconque de la Zone ou de ses ressources et aucun État ni aucune personne physique ou morale ne peut s'approprier une partie quelconque de la Zone ou de ses ressources. La CNUDM stipule que la Zone ne peut être utilisée qu'à des fins pacifiques et que ses ressources doivent être utilisées dans l'intérêt de l'humanité tout entière. Dans ce contexte, la CNUDM définit les 'ressources'

⁴⁷ Articles 76 à 85 de la CNUDM

comme 'toutes les ressources minérales solides, liquides ou gazeuses *in situ* qui, dans la Zone, se trouvent sur les fonds marins ou dans leur sous-sol, y compris les nodules polymétalliques'. La CNUDM institue également une organisation internationale – l'Autorité internationale des fonds marins – afin de gérer et contrôler les activités de prospection, d'exploration et d'exploitation des ressources minérales dans la Zone. Ces activités ne peuvent être menées à bien que sous réserve de conclure un contrat avec l'Autorité ⁴⁸. »

⁴⁸ UNEP, FAO, IMO, UNDP, IUCN, WorldFish Center, GRID Arendal (2012), Green Economy in a Blue World

Références

- Alpers, E.-A. (2013), "The Indian Ocean in World History", *New Oxford World History Series*, Oxford : Oxford University Press (édition Kindle)
- Black, J. (2009), *Geopolitics*, Londres : The Social Affairs Unit (édition Kindle)
- Carter, L., D. Burnett, S. Drew, G. Marle, L. Hagadorn, D. Bartlett-McNeil et N. Irvine (2009), "Submarine Cables and the Oceans – Connecting the World", *UNEP-WCMC Biodiversity Series No. 31*, Cambridge : ICPC/UNEP/UNEP-WCMC
- Combating Terrorism Center, US Military Academy (2009), *Al Qua'ida's (Mis) adventures in the Horn of Africa Kenya, Eritrea, Sudan, Ethiopia, Somalia, Djibouti, Al-Ittihad al-Islami (AIAI), Eritrean Islamic Jihad (EJIM)*, Washington DC : US Department of Defense/Diane Publishing (Paper), Progressive Management (édition Kindle)
- Garofano, J. (2013), *Deep Currents and Rising Tides*, Washington DC : Georgetown University Press (édition Kindle)
- Greenpeace (2013), *Cut it out: Illegal Logging in the Democratic Republic of Congo (DRC)*, Kinshasa : Greenpeace Africa
- Institute for Economics and Peace (2014), *Global Terrorism Index*, Sydney : IEP
- Kaplan, R.-D. (2009), "Center Stage for the 21st Century: Power Plays in the Indian Ocean", *Foreign Affairs*, mars-avril
- Mair, S. (dir. pub.) (2011), *Piracy and Maritime Security, regional characteristics and political, military, legal and economic implications*, Berlin : German Institute for International and Security Affairs (SWP)
- Murcia, P. (2015), « Madagascar à nouveau dans la course », Antananarivo : No Comment (<http://www.nocomment.mg/philippe-murcia-madagascar-a-nouveau-dans-la-course/>)
- Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (2009), *Organised Crime and Trafficking in Eastern Africa*, Vienne : UNODC
- Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (2013), *Transnational Organized Crime in Eastern Africa: A Threat Assessment*, Vienne : UNODC
- Potgieter, T. (2012), *Maritime security in the Indian Ocean: strategic setting and features*, Paper #236, Pretoria : Institute of Security Studies Africa
- Programme des Nations Unies pour l'environnement - Convention de Nairobi et Western Indian Ocean Marine Science Association (2015). *The Regional State of the Coast Report: Western Indian Ocean*, Nairobi : PNUE et WIOMSA
- Programme des Nations Unies pour l'environnement - Mission de l'Organisation des Nations Unies pour la stabilisation en RD Congo (2015), *Accord-cadre pour la paix, la sécurité et la coopération pour la République démocratique du Congo et la région : rapport d'experts sur l'exploitation illégale des ressources naturelles et autres formes de richesse de la République démocratique du Congo*, Nairobi : PNUE
- Regional Mixed Migration Secretariat (2013), *Migrant Smuggling in the Horn of Africa and Yemen: the Political Economy and Protection Risks*, Mixed Migration Research Series: Explaining People on the Move, Nairobi: RMMS
- Union africaine (2012), *Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – horizon 2050 (Stratégie AIM 2050®)*, Addis-Abeba : UA. Disponible sur : [http://pages.au.int/sites/default/files/2050%20AIM%20Strategy%20\(Fr\)_0.pdf](http://pages.au.int/sites/default/files/2050%20AIM%20Strategy%20(Fr)_0.pdf). ; consulté le 13 septembre 2015



Le transport et les routes maritimes en Afrique de l'Est

Les côtes de Dar-es-Salam, Tanzanie, de Igor SPB.

5.1. Introduction

Bon marché, pratique et respectueux de l'environnement, le fret maritime international est le mode de transport des marchandises le plus efficace. Alors que plus de 95 % des exportations mondiales transitent par la mer, ce mode de transport gagne encore en importance dans le monde entier. La découverte de nouveaux gisements de gaz et de pétrole dans plusieurs pays africains et leur exploitation augmenteront le volume du fret, entraînant dans leur sillage l'aménagement de ports et d'infrastructures portuaires. De nouveaux organismes en charge de la sécurité maritime seront développés. Selon de récentes études, le trafic de marchandises dans les ports africains devrait dépasser les 2 milliards de tonnes à l'horizon 2040, contre 265 millions en 2009. Les pays africains vont devoir planifier cette hausse attendue. Le commerce est vecteur de croissance et le transport maritime joue un rôle clé pour relier les marchés. Les projets portuaires et de transport maritime affecteront donc non seulement les infrastructures nationales, mais feront émerger des pôles régionaux. Pour le développement de l'Afrique de l'Est, le concept d'économie bleue revêt donc une importance capitale, largement au-delà la sphère maritime *stricto sensu*.

Les États côtiers et insulaires entretiennent des liens économiques avec les pays enclavés et, à travers les réseaux d'infrastructures, les relations commerciales, l'interdépendance de leurs ressources naturelles et de leurs partenariats stratégiques, les retombées d'une économie bleue robuste peuvent contribuer au développement régional. Dans cette perspective, le secteur des transports a un rôle croissant à jouer pour créer des emplois qualifiés durables, réduire le coût de la sécurité alimentaire et contribuer à l'adaptation au changement climatique ou à son atténuation.

Réduire la pauvreté sera un objectif d'autant plus accessible que les communautés auront plus facilement accès aux services de base et aux marchés. L'Union africaine (UA), les autorités maritimes, les opérateurs et les ports se doivent de concevoir et développer un secteur maritime durable et intégré, capable de créer des emplois directs et indirects dans des filières comme la logistique et les autres secteurs relatifs au transport. Le secteur portuaire est bien entendu un maillon essentiel des infrastructures de transports et il ne peut être traité indépendamment du fret maritime.

5.2 Le secteur du transport

Le paramètre « coût du transport » dans le prix de la plupart des biens de consommation est marginal, grâce à la modestie du coût du fret maritime. Il représente 1,5 % du prix d'un téléviseur importé aux États-Unis et 0,01 % du prix d'un kilo de café. Le transport du pétrole brut du Moyen-Orient vers les États-Unis revient à moins de 0,10 USD le litre à la pompe. Acheminer en Europe une tonne de minerai de fer depuis l'Australie via l'océan Indien revient à environ 10 USD, et transporter d'Asie en Europe un conteneur normalisé de 20 pieds avec 20 tonnes de fret ne coûte pas plus cher qu'un billet d'avion en classe économique entre ces deux destinations. Le transport maritime offre donc d'immenses avantages pour le commerce international en cette ère de mondialisation et d'interdépendance économique accrue. Le volume total des

biens transportés par voie maritime a atteint 8,2 milliards de tonnes en 2008, puis 8,4 milliards en 2010 (après la récession), dont 60 % affrétés par les pays en développement (CNUCED, 2011). Les cargaisons de pétrole sont passées de 1,4 milliard de tonnes en 1970 à 2,75 milliards en 2010.

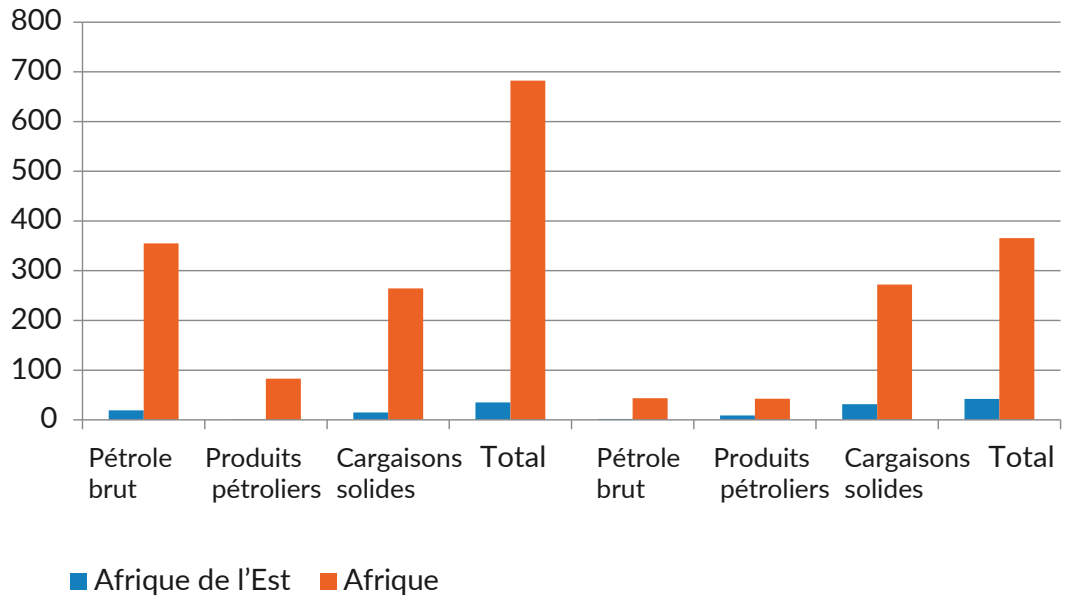
L'océan Indien au large des côtes de l'Afrique de l'Est représente l'une des plus vastes étendues marines au monde. Cet espace englobe des routes commerciales d'importance capitale au départ de l'Australie et de nombreux pays d'Asie et du Moyen-Orient, ainsi que le trafic vers l'Atlantique et les marchés européens transitant par le canal du Mozambique. C'est aussi une route maritime essentielle pour le fret pétrolier, considérée par l'*US Energy Information Administration* comme un goulet d'étranglement stratégique vital. Le détroit de Bab-el-Mandeb, à l'extrême nord de l'océan Indien, où 3,4 millions de barils ont transité par jour en 2011, est la troisième voie maritime mondiale pour le transport du pétrole, derrière le détroit d'Ormuz (17 millions de barils par jour) et le canal de Suez et l'oléoduc Suez-Méditerranée réunis (3,8 millions).

Au-delà de son rôle commercial mondial, le trafic maritime de l'océan Indien est capital pour les échanges et le développement de l'Afrique de l'Est. Le bureau régional pour l'Afrique de l'Est (BSR-AE) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CENUA, 2013) estime qu'entre 2007 et 2011, les exportations des Comores, de Djibouti, du Kenya, de Madagascar, des Seychelles et de la Tanzanie ont progressé respectivement de 82 %, 64 %, 41 %, 28 %, 33 % et 13 %, ce qui témoigne de l'importance grandissante des échanges par voie maritime dans l'océan Indien, même si une partie de ce trafic concerne les échanges entre pays de la région. Le rapport souligne par ailleurs que dans la région du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (Comesa), les importations ont augmenté de 345 % entre 2000 et 2012 et les exportations de 452 %. Le transport maritime est donc vital pour l'économie régionale, tributaire à la fois de ses importations de biens manufacturés et de ses exportations de produits de base. Comme dans les autres régions du monde, les exportations sont généralement exprimées sur le tarif franco à bord (fob), et les importations sur le tarif coût-assurance-fret (CAF).

Selon la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED, 2013), le volume total du fret maritime chargé ou déchargé dans les États côtiers et insulaires de la région s'est élevé à 76,1 millions de tonnes en 2012, dont 35 millions de tonnes chargées et 31,4 millions de tonnes déchargées de pétrole brut, de produits pétroliers et de cargaisons solides, soit environ 7 % du total de l'Afrique. Le pétrole brut et les produits pétroliers représentaient respectivement 57 % et 26 % des marchandises chargées et déchargées, contre 43 % et 75 % pour les cargaisons solides (figures 5.1 et 5.2)¹. Par rapport aux données de la CNUCED 2009-2012, cela correspond à une augmentation annuelle moyenne de 10 %.

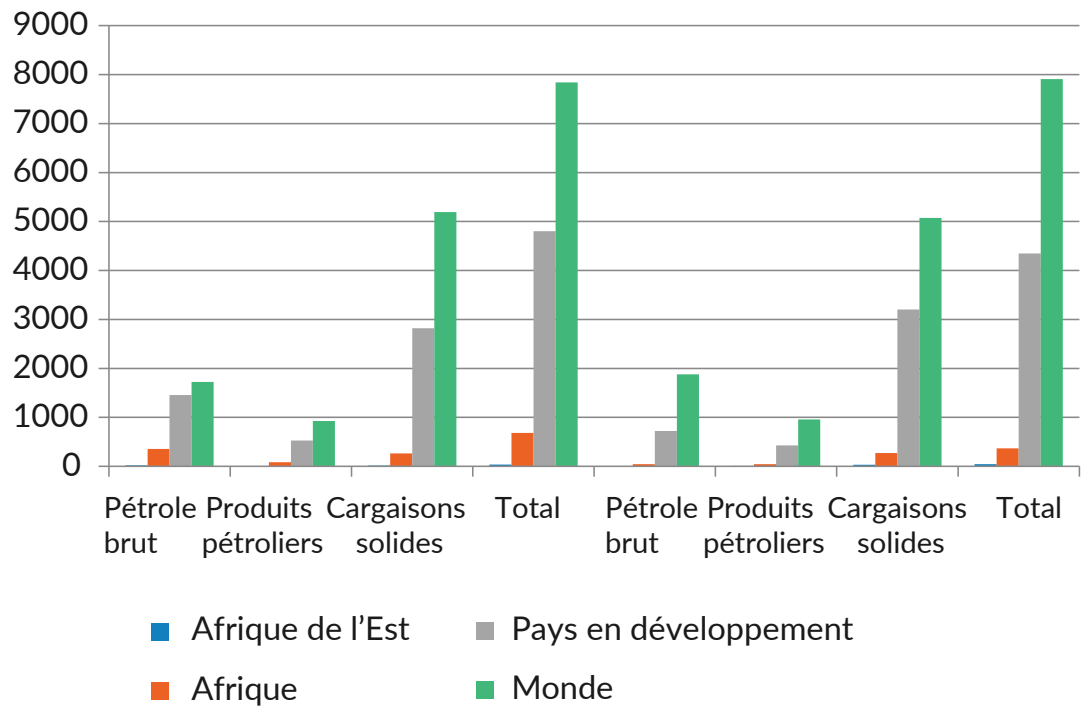
¹ Aucune donnée statistique n'est disponible pour les pays enclavés

FIGURE 5.1 Volume du commerce maritime des pays d'Afrique de l'Est comparé au total de l'Afrique (en millions de tonnes de port en lourd et de tonnes déchargées)



Source : d'après CNUCED (2013), annexes statistiques

FIGURE 5.2 Volume du commerce maritime des pays d'Afrique de l'Est comparé au total de l'Afrique, des pays en développement et du reste du monde (en millions de tonnes de port en lourd et de tonnes déchargées)



Source : d'après CNUCED (2013), annexes statistiques

Le tonnage enregistré s'est élevé en 2012 pour l'Afrique de l'Est à 1 480 milliards de tonnes pour les pétroliers, les vraquiers, les navires de charge classiques et les autres types de navires, soit respectivement 21 %, 0,7 % et 0,07 % du tonnage total des pays d'Afrique, des pays en développement et du reste du monde. Les perspectives économiques sont encourageantes pour la région, avec la découverte de gisements de gaz et de pétrole au Kenya, en Ouganda, au Soudan du Sud et en Tanzanie. Le rythme soutenu de la croissance a propulsé la région dans le groupe des économies les plus dynamiques de la planète, ce qui attire les investissements. Cette évolution a déjà induit une hausse de pratiquement 50 % des importations, en particulier des machines et des équipements destinés au développement des routes, voies ferrées, ports et autres infrastructures indispensables à l'industrie pétrolière et gazière.

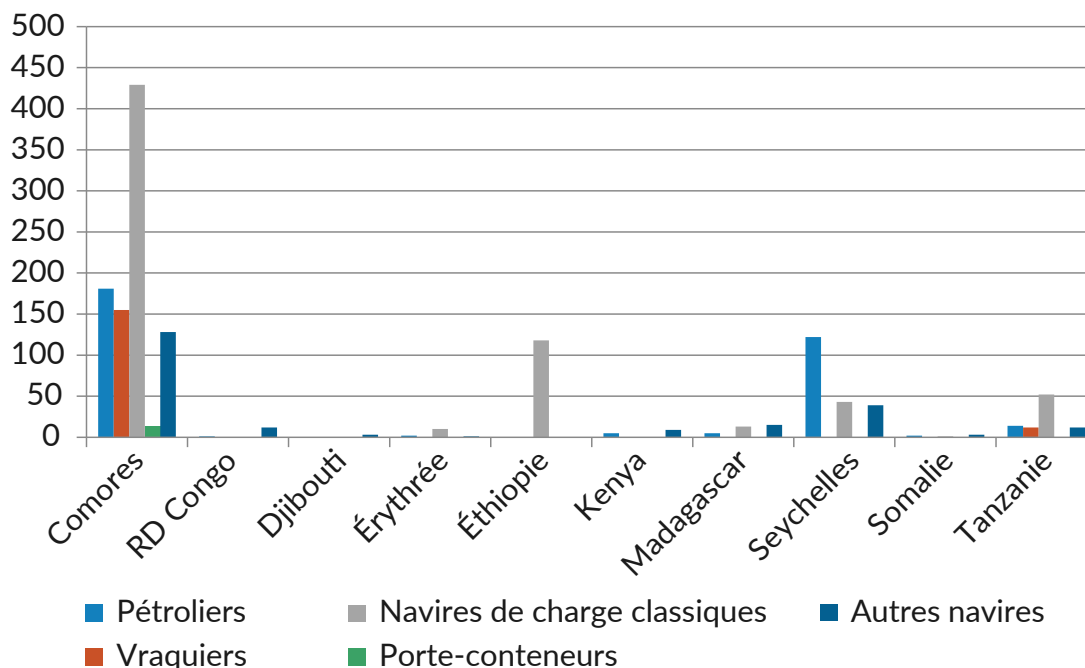
TABLEAU 5.1 Flottes marchandes des pays d'Afrique de l'Est, par type de navires (milliers de tonnes de port en lourd, 2012)

Pays	Total des navires	Pétroliers	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
Comores	905	181	155	429	13	128
RD Congo	14	1	0	0	0	12
Djibouti	3	0	0	0	0	3
Érythrée	13	2	0	10	0	1
Éthiopie	118	0	0	118	0	0
Kenya	14	5	0	0	0	9
Madagascar	33	5	0	13	0	15
Seychelles	203	122	0	43	0	39
Somalie	5	2	0	1	0	3
Tanzanie	89	14	12	52	0	12
Total Afrique de l'Est	1 397	332	167	666	13	132
Total Afrique	7 087	1 871	801	1 681	167	2 567
Total des pays en développement	215 420	59 476	693 465	31 834	28 306	25 459
Total monde	882 635	250 999	253 191	107 591	145 544	125 310

Source : d'après CNUCED (2013), annexes statistiques

La figure 5.3 illustre bien l'importance de la flotte des Comores par rapport à celles des autres pays d'Afrique de l'Est.

FIGURE 5.3 Flottes marchandes des pays d'Afrique de l'Est (milliers de tonnes de port en lourd, 2009)



Source : d'après CNUCED (2013), annexes statistiques

Mais la région connaît un certain nombre de problèmes, liés en particulier au manque d'armateurs nationaux, à la faiblesse du trafic des conteneurs et au manque de connectivité. L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers (LSCI)² en 2015 était de 6,78 pour les Comores, 4,33 pour la République démocratique du Congo (RDC), 20,76 pour Djibouti, 3,49 pour l'Érythrée, 11,37 pour Madagascar, 8,01 pour les Seychelles et 5,43 pour la Somalie³. Djibouti tire donc son épingle du jeu par rapport aux autres pays de la région mais, comparé à l'indice LSCI de pays proches comme Maurice (24,72), le Mozambique (10,23) et l'Afrique du Sud (43,02), la connectivité de la région reste médiocre et doit s'améliorer si les pays veulent bénéficier des retombées de la stratégie de développement axée sur l'économie bleue. L'Afrique de l'Est est par ailleurs tenue de respecter les dispositions internationales en matière de commerce et de transport maritime (Incoterms) de la Chambre de commerce internationale qui, faute notamment d'armateurs régionaux, peuvent induire des coûts de fret prohibitifs. Sans parler des difficultés liées à la concentration des marchés.

² L'Indice de connectivité des transports maritimes réguliers indique dans quelle mesure les pays sont reliés aux réseaux internationaux d'expédition. Valeur maximum = 100

³ CNUCED (2015), <http://stats.unctad.org/lsci>

Encadré 5.1 Port d'Ehoala, à Madagascar

L'entreprise Rio Tinto et l'État malgache ont cofinancé la construction de Port d'Ehoala à hauteur respective de 240 et 35 millions USD, à travers le projet Pôle intégré de croissance (PIC) pour la région de l'Anosy, financé par la Banque mondiale. L'emplacement stratégique de ce port permettra d'ouvrir Madagascar au reste du monde : sur un plan régional, le port facilitera la desserte de l'océan Indien ; sur le plan international, il contribuera à accroître le trafic maritime entre l'Afrique et l'Asie. Le nouveau port sert de base à Rio Tinto QMM pour exporter les minerais extraits sur l'île. Il améliore aussi le désenclavement de la région de l'Anosy et multiplie les opportunités de développement.

5.3 Les ports des États côtiers et les routes maritimes

La région Afrique de l'Est compte six États côtiers (Djibouti, l'Érythrée, le Kenya, la RDC, la Somalie et la Tanzanie). Dans ses articles 2 à 33, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) octroie aux pays côtiers des droits de participation, de réglementation de la navigation et d'exploitation de la zone économique exclusive (ZEE). Les six États en question abritent logiquement les principaux ports maritimes de la région. Conformément à la CNUDM, ils sont tenus de laisser transiter sans discrimination les marchandises d'importation et d'exportation de leurs voisins enclavés, et de les autoriser à battre le pavillon de leur choix. Ils ont aussi l'obligation de préserver l'environnement côtier et maritime. Bien qu'ils soient obligés en théorie de lever tous obstacles au trafic maritime, dans la pratique des divergences politiques ou des litiges territoriaux (comme ceux qui opposent le Soudan du Sud et le Soudan, l'Éthiopie et l'Érythrée, ou encore l'Éthiopie et la Somalie) peuvent venir perturber la circulation des biens et marchandises en transit. La CNUDM a été ratifiée par les 14 pays membres de la région Afrique de l'Est.

Pour les États partenaires de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE), le transport maritime et les ports sont abordés dans l'article 93 du traité de la CAE. Les États côtiers de la région abritent la plupart des grands ports de la région : Massawa et Assab (Érythrée), Djibouti (Djibouti), Mogadiscio (Somalie), Lamu et Mombasa (Kenya), Matadi (RDC) et Dar-es-Salaam (Tanzanie). Ces ports jouent un rôle clé dans les exportations et importations régionales, sans compter les ports de moindre tonnage comme Mtwara, Tanga et Zanzibar (Tanzanie) ou Berbera, Juba et Kismayo (Somalie). La région peut également accéder aux ports de Port-Soudan (Soudan), de Pointe-Noire (République du Congo), de Benguela (Angola) ou encore de Beira et de Maputo (Mozambique). Mais à l'exception de Djibouti, Madagascar et Dar-es-Salaam, les principaux ports maritimes d'Afrique de l'Est sont pénalisés par des infrastructures vieillissantes, ils sont congestionnés et mal gérés, et donc coûteux par rapport aux ports de Maurice et, depuis peu, de Madagascar, aux installations modernes et fonctionnelles.

Selon le rapport de la CENUA sur les transports en Afrique (CENUA, 2009, tableau 3), les délais d'attente dans les ports de Mombasa et de Dar-es-Salaam sont respectivement de 12 et 15 jours.

Le port de Mombasa, au sud du Kenya, est raccordé à un réseau de routes, de voies de chemin de fer et d'oléoducs. Le principal axe routier au départ du port traverse le Kenya en direction de l'Ouganda, du Rwanda et du Burundi et, de là, se prolonge vers Bukavu, Goma et Kisangani en RDC. Le Soudan du Sud est également relié à ce réseau routier. Aujourd'hui, environ 95 % des marchandises déchargées au port de Mombasa transitent par la route⁴. Quant à l'oléoduc, long de 446 kilomètres, il relie le port de Mombasa à Eldoret et Kisumu, à l'ouest du pays (figure 5.4).

FIGURE 5.4 Le port de Mombasa et ses réseaux multimodaux régionaux



Source : Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority, 2015. Étude sur la situation des « Transports et des ports en eaux intérieures en Afrique de l'Est, des traversiers, des oléoducs et gazoducs, et du transport des marchandises en transit dans la région ». Étude présentée lors de la 19^e réunion du Comité intergouvernemental des experts, organisée en mars 2015 à Madagascar

En 2013, Dar-es-Salaam a traité 15 millions de tonnes de fret, dont une majorité en partance pour la Tanzanie et moins de 10 % pour le Burundi, la RDC, le Rwanda et l'Ouganda. D'après la *Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency (TTFA-CC)*, le port de Dar-es-Salaam aurait traité 14,6 millions de tonnes de marchandises sur l'exercice fiscal 2013/14, contre 12,7 millions en 2012/13, soit une hausse de 15,6 %. Le trafic en conteneurs a lui aussi progressé de 12,2 %.

⁴ Selon les données de la Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority (2015)

L'autre grand port d'Afrique de l'Est, Djibouti, a traité 10 millions de tonnes, dont 70 % à destination de l'Éthiopie (CNUCED, 2013). Djibouti gère 95 % du commerce éthiopien. Mais le manque d'installations adéquates prive les ports de la région du tourisme de croisière. Pour renforcer considérablement le potentiel touristique tout en facilitant les échanges maritimes, on envisage un nouveau port à Lamu pour les échanges avec le Soudan du Sud et l'Éthiopie, et il est prévu d'ouvrir à Bagamoyo, en Tanzanie, ce qui serait le plus grand port de l'Océan indien occidental (OIO), relié aux voies ferrées de la *Tanzania Zambia Railway Authority* (TAZARA) et de la *Central Line* ainsi qu'au réseau routier du Corridor Central. Cet essor du trafic maritime profitera toutefois surtout aux flottes étrangères, dans la mesure où les flottes nationales sont très modestes (la Somalie et la RDC, par exemple, ne possèdent chacune qu'un seul navire), à l'exception de la flotte tanzanienne (94 vaisseaux).

L'Afrique de l'Est occupe un emplacement stratégique sur l'une des voies maritimes les plus importantes du monde, la route Méditerranée - canal de Suez - mer Rouge, qui transite par les eaux territoriales du nord de la région pour relier les économies industrialisées du Japon, de la Province chinoise de Taïwan, de la Chine, de l'Inde et de l'Asie de l'Est aux grands marchés européens et nord-américains. Le pétrole des pays du Golfe emprunte cette route non seulement à destination de l'Europe et des Amériques, mais aussi des marchés asiatiques. Tout comme les vraquiers en provenance du Japon et d'Asie transportant des boîtes, des fûts, des sacs, etc., ou les navires de cargaisons solides et liquides (pétrole, gaz naturel liquéfié et gaz de pétrole liquéfié) en provenance du Golfe, ou comme aussi les porte-conteneurs et les navires de charge classiques qui relient l'est et l'ouest. Localement, cette route dessert les ports d'Afrique de l'Est sur la mer Rouge : Berbera (Éthiopie et Somalie), Djibouti (Éthiopie et Djibouti), Assab et Massawa (Érythrée) et, de manière intermittente, Port-Soudan (Soudan du Sud). En 2011, la route maritime du golfe arabo-persique a vu passer 17 millions de barils par jour (bpj) de pétrole brut, le canal de Suez et l'oléoduc Sumed 3,8 millions de bpj et, au nord de la région, le détroit de Bab-el-Mandeb 3,4 millions de bpj (contre 4,5 millions en 2008, ce recul pouvant être attribué à la piraterie). Cette voie maritime est ainsi la première au monde pour le pétrole brut.

La route contournant le cap de Bonne-Espérance pour relier les pays d'Asie et du Golfe à l'Europe et aux Amériques longe également les côtes d'Afrique de l'Est. Antérieure à l'ouverture du canal de Suez, elle reste le seul itinéraire alternatif en cas de nécessité. Toutes sortes de navires l'empruntent, charriant différents types de cargaisons, mais elle est surtout utilisée par les pétroliers. Avant la reprise de l'activité des pirates somaliens, une partie de cette route transitait par les eaux d'Afrique de l'Est, notamment par le canal du Mozambique, pour desservir les ports d'Afrique australe et d'Afrique de l'Ouest, puis rallier les Amériques ou l'Europe *via* l'Atlantique. Les pirates ont forcé les navires à se déporter plus au large, jusqu'à 600 voire 1 000 milles des côtes. Le nombre d'attaques de piraterie dans la région a cependant nettement diminué (figure 5.5).

FIGURE 5.5 Attaques de pirates réussies et avortées, 2010 et 2014



Figure publiée par : The Economist (2014).

La route menant des pays du Golfe à l'Afrique de l'Est, puis à l'Afrique australe et l'Afrique atlantique, est vitale pour la zone franche industrielle de Dubaï et pour le secteur minier et pétrolier d'Arabie saoudite et des pays du Golfe. Elle sert de solution alternative pour embarquer et débarquer les produits miniers à Beira et Maputo (Zimbabwe et Zambie) et à Lobito (Angola) et les acheminer vers le Katanga, Matadi et Pointe-Noire. Elle permet aussi le transit de marchandises d'import/export en provenance de Kinshasa et de l'ouest de la RDC. On connaît mal l'impact de la piraterie sur le commerce du littoral de la région, notamment sur les activités de cabotage entre les pays côtiers et les États insulaires, donc sur de courtes distances. Ces voies maritimes n'en sont pas moins vitales pour le commerce intrarégional et inter-îles.

Ports

Les ports constituent l'infrastructure essentielle de l'économie bleue puisqu'ils sont la passerelle incontournable de l'économie mondiale : 80 % du total des échanges de marchandises transitent par bateau (BAfD, 2010). Les routes et les voies ferrées reliant les ports à l'arrière pays sont un autre maillon vital de l'économie bleue, indispensable aux relations commerciales avec l'intérieur des terres et les pays enclavés. Les infrastructures de l'économie bleue ont aussi une importance évidente pour de nombreux pans du secteur touristique. Cette section propose un tour d'horizon de certaines des grandes infrastructures de l'économie bleue dans la région, en mettant l'accent sur les ports.

Burundi

Le Burundi étant un pays enclavé, il ne possède que peu d'infrastructures en lien avec l'économie bleue hormis quelques infrastructures touristiques sur les berges du lac Tanganyika, le deuxième lac d'eau douce (en volume) du monde. Peu de liaisons lacustres permettent de rallier la Tanzanie et la Zambie. Pour ses débouchés maritimes, le Burundi doit soit traverser la Tanzanie, soit emprunter le « Corridor Nord » qui relie le Rwanda, l'Ouganda et le Kenya.

Comores

L'Union des Comores est pénalisée par le sous-développement de ses infrastructures portuaires, qui empêche le pays d'exploiter pleinement ses abondantes ressources halieutiques et son potentiel touristique marin. Le principal port du pays, Moroni, se situe sur Ngazidja, la Grande Comore. La Banque mondiale relève que Moroni n'offre pas un tirant d'eau suffisant et que son système de balisage n'est pas fonctionnel. Le port en eau profonde de Mutsamudu (île d'Anjouan) est, quant à lui, souvent ensablé par les alluvions du fleuve qui se jette dans le bassin du port. Enfin, Mwali (ou Mohéli, sur l'île du même nom) dispose d'un quai maritime, mais dépourvu des équipements nécessaires au levage et au déchargement des cargaisons, ce qui oblige à y procéder à bord de canots (Banque mondiale, 2010 et 2014).

Djibouti

Le port de Djibouti occupe une place économique et stratégique vitale pour le pays ainsi que pour son grand voisin, l'Éthiopie. En 2011, sur les 17 800 navires qui ont emprunté le canal de Suez, entre 1 500 et 2 000 ont fait escale à Djibouti. Les revenus engendrés directement par le port de Djibouti sont estimés entre 65 et 90 millions USD par an, soit environ le quart des recettes de l'État (Banque mondiale, 2013a). Pour s'assurer que Djibouti reste compétitif et favoriser sa croissance, de gros chantiers capitalistiques sont en cours de réalisation. La deuxième phase d'extension du terminal de conteneurs de Doraleh (330 millions USD) devrait doubler la capacité du port dès 2015. Elle bénéficie des gains de productivité découlant d'un investissement réalisé en 2013 pour l'achat de deux grues de manutention de conteneurs et de huit grues-portiques. Dans le même temps se poursuit la construction du port de Tadjoura et celle d'une nouvelle voie ferrée vers l'Éthiopie.

Érythrée

Assab et Massawa sont les deux principaux ports du pays, équipés l'un et l'autre de quais dépassant 1000 mètres de longueur⁵. Le port d'Assab offre une profondeur maximale de 10,97 mètres, contre 12 mètres dans le port de

⁵ Dans le port d'Assab, le quai principal atteint 1 025 mètres, contre 1 007 dans le port de Massawa (ministère de l'Information, 2014, consultable sur <http://www.shabait.com/about-eritrea/erina/16707-eritrean-sea-ports>)

Massawa. Un certain nombre de facteurs, dont l'instabilité des relations du pays avec ses voisins, limitent le volume des échanges commerciaux transitant par les deux ports.

Éthiopie

Enclavée, l'Éthiopie dépend fortement de Djibouti pour son accès aux marchés internationaux. Déjà, 70 % des marchandises transitant par le port de Djibouti sont destinées à l'Éthiopie. La route qui relie les deux voisins a été réhabilitée en 2000 mais il reste beaucoup à faire. Certains tronçons n'ont pas été réasphaltés depuis pratiquement dix ans. Une nouvelle voie ferrée reliant l'Éthiopie et Djibouti est en construction. Selon le ministre éthiopien des Transports, ce projet était achevé aux deux tiers en octobre 2014. Le tiers restant devrait être finalisé début 2016, ce qui réduira de moitié le temps du trajet entre les deux pays (gouvernement d'Éthiopie, 2014).

Kenya

Mombasa est le premier port d'Afrique de l'Est. Il offre le plus grand nombre de darses (29) et les plus courts délais d'attente (cinq jours) (BAfD, 2010). En termes de tonnage et de conteneurs manutentionnés, il est le troisième port d'Afrique, derrière Durban et Port-Saïd. Mais l'activité se heurte à des problèmes de capacités et, si Mombasa veut préserver sa place, il faudra investir pour améliorer les quais et les terminaux. Des réformes institutionnelles paraissent également nécessaires pour impliquer davantage le secteur privé dans la gestion du port et renforcer son efficacité globale (Briceno-Garmendia et Shkaratan, 2011). Un nouveau port est en cours de construction à Lamu – un chantier de 478,9 millions USD financé par une société chinoise – qui offrira 32 darses. Lamu s'inscrit dans un projet de 24 milliards USD pour ouvrir un corridor de transport vers la mer entre l'Éthiopie et le Soudan du Sud (Mwangi, 2014).

Madagascar

Le port de Toamasina (Tamatavae) est le premier port de l'île. Il gère 90 % du trafic de conteneurs du pays et un peu plus de 80 % de toutes les marchandises en transit. Une voie ferrée le relie à la capitale, Antananarivo. Le manque d'investissements avait plombé la productivité du port pendant de longues années, mais l'octroi d'une concession d'exploitation en 2005 à une entreprise basée aux Philippines, *International Container Terminal Services*, a permis un certain nombre d'améliorations. Les capacités de manutention sont passées de 60 tonnes par jour à 2 500, et la vitesse de déplacement des conteneurs a triplé. Mais de nouveaux investissements sont nécessaires. *International Container Terminal Services* a pour sa part prévu d'investir 166 millions USD entre 2010 et 2017 (IFC, 2013).

Ouganda

L'Ouganda est un pays enclavé très riche en ressources hydriques, puisque pratiquement un cinquième de son territoire est recouvert d'eaux libres ou de marécages. C'est ici, dans le lac Victoria, que le Nil prend sa source. Les échanges de l'Ouganda avec le reste du monde passent essentiellement par les voies commerciales avec le Kenya, d'où l'importance du futur Corridor Nord. Le pays offre un certain nombre de sites touristiques nautiques (Nil, lacs Edward et Albert) qui, pour être exploités, nécessitent des infrastructures. Dans certaines zones, ces infrastructures sont relativement bien développées, surtout dans des pôles comme Jinja. Mais ailleurs, l'offre hôtelière insuffisante et la médiocrité des routes desservant l'aéroport international d'Entebbe brident le potentiel du tourisme nautique du pays.

RDC

La RDC possède une façade atlantique, mais la médiocrité de ses infrastructures de transport et l'étendue considérable de son territoire expliquent que le pays se tourne très peu vers la mer. Dans un récent rapport, *Price Waterhouse Coopers* constate que, pour ces raisons, la RDC « offre l'environnement le plus problématique d'Afrique en termes d'infrastructures de transport » (PWC, 2013, p. 34). Dans les deux principaux ports du pays, Boma et Matadi, le faible tirant d'eau interdit l'accueil de cargos conventionnels.

Rwanda

Le Rwanda dépend de ses voisins pour accéder au transport international. Aussi a-t-il entrepris d'améliorer ses liaisons avec les ports régionaux. La Northern Corridor Initiative, le projet de Corridor Nord pour relier le Rwanda, l'Ouganda, le Kenya et le Soudan du Sud, comporte 13 projets de développement dont une voie ferrée de 2 000 kilomètres pour relier le Rwanda au port kényan de Mombasa. L'investissement, budgété à hauteur de 13,4 milliards USD, devrait être financé à 90 % par la Chine — une promesse du Premier ministre chinois, Li Keqiang, lors de sa visite en 2014 (Agutamba, 2014). Un certain nombre de progrès ont été réalisés le long du corridor, notamment à Mombasa avec une réduction du délai de dédouanement des marchandises en transit vers Kigali. Ce délai est passé de 14,1 jours en 2006 à 5 jours en 2013⁶.

Seychelles

Le tourisme est l'un des piliers de la croissance et de l'emploi aux Seychelles, qui se targue d'offrir à ses visiteurs un environnement maritime — et des plages — encore vierges. Par rapport au reste du continent africain et aux autres pays

⁶ D'après l'intervention de John Omingo, responsable du transport commercial à la *Kenya Maritime Authority*, lors de la 19^e réunion du Comité intergouvernemental d'experts (CIE) à Madagascar, intitulée "Key Challenges and Strategies Required to Strengthen Trade Facilitation in Eastern Africa", 3 mars 2015

d'Afrique de l'Est, les infrastructures touristiques y sont bien développées. Victoria, le premier port de l'archipel, est relativement petit par rapport à ses concurrents régionaux, mais il est très performant. C'est d'ailleurs l'un des ports de pêche au thon les plus dynamiques de la planète : près de 200 000 tonnes de poisson y sont débarquées, traitées et réexpédiées vers le reste du monde chaque année (Meriton-Jean et Amla, 2014). Mais le manque d'infrastructures limite les capacités de Victoria à progresser sur la chaîne de valeur de la pêche industrielle en traitant sur place davantage de prises pêchées dans le domaine maritime de l'archipel (BAfD, 2011).

Somalie

La Somalie compte quatre grands ports. Mogadiscio, le plus grand et le plus actif, dessert le centre-sud de la Somalie et il a accueilli entre 30 et 40 navires par mois au cours du premier semestre 2013 (*Business Daily*, 2013)⁷. Berbera dessert la « République du Somaliland », avec un quai de 650 mètres de long pour un tirant d'eau de 12 mètres (Tran, 2012)⁸. On estime à 2,5 millions le nombre de têtes de bétail exportées depuis Berbera en 2010, dont 80 % à destination de l'Arabie saoudite et le reste vers le Yémen, l'Égypte et Oman (*ibid.*). Le port de Bosaso dessert le Pount et tout le centre-nord du pays⁹, tandis que Kismayo couvre le Jubaland, au sud de la Somalie. Construit en 1964, Kismayo a été modernisé en 1984 (*Somalia Report*, 2012). Il joue un rôle stratégique majeur dans la lutte contre les *chebab* : il était d'ailleurs la principale plaque-tournante économique de cette organisation islamiste avant que les troupes de l'Union africaine et leurs alliés ne réinvestissent les lieux, en octobre 2012. Avant cette reconquête, le port facturait 1,5 dollar la tonne de marchandises, ce qui aurait ainsi rapporté quelque 240 millions USD par an aux *chebab*. Avec ses quatre quais, le débarcadère présente une longueur de 630 mètres. Les principales marchandises qui y transitent sont le charbon et le qat (*Somalia Report*, 2012)¹⁰. En août 2013, le gouvernement fédéral a signé un accord instituant une administration intérimaire pour le Jubaland. Celle-ci gère cette région semi-autonome, y compris la ville portuaire de Kismayo. Depuis cette date, la ville est en butte à une insécurité grandissante, qui se traduit par l'assassinat d'hommes d'affaires, de politiciens et de chefs traditionnels locaux.

⁷ Début 2013, le nombre de navires accostant au port a plus que doublé (Gatehouse, 2013) (consultable sur <http://www.bbc.com/news/world-africa-22404123>). Pour l'année 2012, 222 vaisseaux et 248 boutres y ont fait escale pour un volume cumulé de marchandises de 1,2 million de tonnes (*Business Daily*, 2013)

⁸ La plupart des cargaisons de bétail arrivent à bord de boutres qui peuvent embarquer entre 3 000 et 6 000 bêtes (Tran, 2012). Consultable sur <http://www.theguardian.com/global-development/2012/jul/27/berbera-port-pastoralism-livestock-somaliland>

⁹ Début 2012, le Programme alimentaire mondial (PAM) a enlevé 160 000 mètres cubes de limon dans le port, de sorte que les navires peuvent désormais y faire escale à marée basse. L'opération a libéré un tiers des quais et permis de multiplier par deux le volume moyen des importations réceptionnées (Sabahi, 2013)

¹⁰ Consultable sur <http://www.somaliareport.com/index.php/post/3427>

Soudan du Sud

Le Soudan du Sud n'a que très peu d'infrastructures associées à l'économie bleue. Son lien avec la mer est largement tributaire de l'avancement du projet du Corridor Nord (voir le paragraphe consacré au Rwanda) et de la construction du port de Lamu (voir le paragraphe consacré au Kenya).

Tanzanie

Dar-es-Salaam est le principal port de Tanzanie. Il affiche de bonnes performances par rapport aux autres ports de la région, que ce soit pour les délais d'attente des conteneurs et de chargement des camions ou la productivité des grues. Cela tient à l'efficacité des équipements de manutention, bien adaptés au volume des activités dans le terminal. Un guichet unique regroupe tous les prestataires de services, réduisant ainsi le coût et le délai des opérations (*Guardian Reporter*, 2013 ; Shkaratan, 2012). Mais l'activité est confrontée à des contraintes de capacités. Les ratios demande/capacité sont de 140 % pour les conteneurs et de 93 % pour les cargaisons classiques, les plus élevés d'Afrique après ceux de Mombasa. Or dès que ces ratios franchissent le palier de 80 %, l'efficacité portuaire est sérieusement compromise (Shkaratan, 2012). Par rapport à Mombasa, le coût des délais équivaut à une taxe de 22 % sur les conteneurs importés et à un supplément de 5 % sur les importations en vrac. Mais les réformes nécessaires se heurtent à l'éparpillement des bénéficiaires et à la vive résistance au changement du petit groupe de ceux qui profitent du *statu quo* (Banque mondiale, 2013b).

Le chantier du port de Bagamoyo (10 milliards USD) a démarré en octobre 2015. Situé à 75 kilomètres au Nord de Dar-es-Salaam, Bagamoyo devrait devenir le premier port de toute la région, avec une capacité de manutention de 20 millions de conteneurs par an. Ce chiffre, annoncé en 2013, équivaut à pratiquement trois fois la capacité installée de Mombasa (600 000 conteneurs par an) et à quatre fois la capacité du port de Dar-es-Salaam (500 000) (Thiong'o et al., 2013). Un accord encadrant le développement des infrastructures a été conclu en 2013 entre le gouvernement tanzanien et la *China Merchant Holding International*, promoteur du projet. Des accords financiers ont également été conclus avec le State General Reserve Fund, premier fonds souverain d'Oman (Ng'wanakilala, 2014).

5.4 Ports et voies maritimes des États insulaires et archipélagiques

La région OIO compte un certain nombre d'États insulaires et d'États archipels qui, désavantagés par la géographie et/ou membres du groupe des pays les moins avancés (PMA), bénéficient d'un statut particulier au regard du droit international, conformément aux articles 46 à 54 de la CNUDM. Le sommet sur l'économie bleue de 2014 s'est notamment penché sur le cas des petits États insulaires en développement (PEID). Les Seychelles par exemple se situent à 1 500 kilomètres des côtes est-africaines, et certaines des îles qui composent l'archipel peuvent être séparées entre elles par la même distance.

Pour les PEID, aux superficies et populations relativement limitées, mal lotis en terres agricoles, dispersés dans l'océan Indien, éloignés de leurs voisins continentaux et, pour certains, pénalisés par leur isolement géographique (ou leur retard économique), l'économie bleue pourrait s'avérer plus vitale encore que pour les pays côtiers ou enclavés. Les États archipels et insulaires sont également tributaires des échanges de biens et de services, d'où l'importance de liaisons maritimes de cabotage et hauturières entre les îles pour permettre des relations commerciales régulières avec les pays côtiers et enclavés d'Afrique de l'Est. Les flottes de navires de croisière et de bateaux de pêche sont elles aussi essentielles, surtout pour des pays aux vastes richesses halieutiques comme les Seychelles. Les trois principaux ports des États archipels et insulaires sont Toamasina (Madagascar), Victoria (Seychelles) et Moroni (Comores).

Le système de libre immatriculation permet aux États insulaires de l'océan Indien d'immatriculer des navires sur le registre maritime. De sorte que sur le tonnage de 1 480 milliards de tonnes enregistré pour toute la région, 1 141 milliards (77 %) correspondent à des navires immatriculés dans des États insulaires, dont 149 aux Comores, ce qui classe ce pays au 39^e rang mondial ¹¹. Pratiquement la moitié de ces navires (73) sont la propriété de sociétés étrangères, notamment russes, ukrainiennes, turques, émiraties, pakistanaïses, syriennes et bulgares. Avec une flotte de neuf navires, les Seychelles se situent au 118^e rang mondial ¹². Trois de ces bâtiments appartiennent à des ressortissants de Hong-Kong, du Nigéria et d'Afrique du Sud. Madagascar, avec un seul cargo immatriculé sur le registre maritime, se retrouve à la 156^e place du classement.

¹¹ Types de navires enregistrés aux ports de Moroni et Mutsamudu : 16 vraciers, 83 navires de charge, 5 navires de transport, 5 chimiquiers, 2 porte-conteneurs, 2 bateaux de croisière, 1 bateau mixte (croisière/fret), 17 pétroliers, 10 cargos frigorifiques et 8 navires rouliers

¹² Sa flotte comprend 1 navire de charge, 1 navire de transport, 6 chimiquiers et 1 pétrolier

5.5 Accès des pays enclavés aux routes maritimes

Conformément au droit international, les quatre États enclavés d'Afrique de l'Est jouissent de droits maritimes, dont le droit d'accès à des ports de mer pour leurs exportations et importations (articles 124 à 132 de la CNUDM), le droit de navigation en haute mer pour les navires battant leur pavillon (article 90), et le droit de participer au transport maritime international. Les États de transit ont également des droits et obligations au titre de la CNUDM. Cette notion de transit est évidemment cruciale pour les pays enclavés¹³. Du fait de leur éloignement et de leurs difficultés d'accès aux grands marchés étrangers, ces pays, souvent des PMA, subissent des surcoûts de transport qui peuvent représenter jusqu'à 77 % du coût de leur exportations (CENUA, n.d.)¹⁴. Parmi les quatre pays enclavés de la région, seule l'Éthiopie possède une flotte nationale de huit navires de charge.

Les pays enclavés utilisent diverses voies d'accès aux côtes, dont :

- le chemin de fer à faible écartement entre Mombasa et l'Ouganda ;
- le traversier sur le lac Victoria, entre Dar-es-Salaam et l'Ouganda ;
- la route entre Dar-es-Salaam et Kigoma puis, par ferry et route, vers la RDC, le Rwanda et le Burundi ;
- la ligne de chemin de fer Tanzanie-Sambie (Tazara) entre Dar-es-Salaam, la RDC et la Zambie ;
- le port de Lobito (Angola) et la RDC ;
- les lignes de chemin de fer entre Maputo et Beira et la RDC, via la Zambie et le Zimbabwe ;
- le Soudan du Sud à Port-Soudan ;
- les liaisons entre Djibouti et Addis-Abeba.

Il est prévu de normaliser l'écartement des rails de la voie ferrée entre Mombasa et l'Ouganda et de prolonger la ligne vers le Burundi, le Rwanda et la RDC. Pour les routes, la *Transit Transport Coordination Authority of the Northern Corridor* (TTCA-NC) coordonne les projets de liaison du Corridor Nord à partir de Mombasa vers l'Ouganda et les Grands lacs ; et la *Transit Transport Facilitation Authority of the Central Corridor* (TTFA-CA) prévoit une route parallèle aux voies ferrées du Corridor Central, de Dar-es-Salaam à l'Ouganda, la RDC et les Grands lacs ; elle prévoit aussi une route allant de Berbera à Addis-Abeba ; et une autre reliant Djibouti à Addis-Abeba. D'autres projets routiers prévoient de relier Mombasa et Lamu au Soudan du Sud et à Addis-Abeba. Les traversiers en service sur les lacs Victoria, Albert, George et Tanganyika servent de liaison entre les réseaux routiers et ferroviaires.

¹³ L'article 124 de la CNUDM et l'article 91 du traité de la CAE traitent du transit ferroviaire. Le transit routier est abordé dans l'article 124 de la CNUDM et, pour les États membres de la CAE, dans l'article 90 du traité

¹⁴ "Le développement des corridors de transit des marchandises dans les pays africains enclavés", document de travail n°7, consultable sur <http://www.mcli.co.za/mcli-web/downloads/ARIA4/chap7.pdf>

Recourir davantage aux voies navigables intérieures favoriserait à la fois le commerce interrégional et le transit des produits d'exportation vers les ports du littoral. La RDC aurait tout à gagner de l'aménagement et d'une exploitation accrue du fleuve Congo. Un port de conteneurs est envisagé à Malaba, sur le lac Victoria, dans le district de Tororo (Ouganda). Mais comme pour les sites du littoral, les ports et les infrastructures de traversiers sont inefficaces et sous-utilisés, faute d'investissements et de maintenance. Le lac Victoria, le fleuve Congo et le Nil devraient être davantage exploités. Malgré une nette hausse du trafic de marchandises et de passagers sur le lac Albert, conséquence directe de la découverte de gisements de pétrole dans la région, le trafic sur les portions navigables du Nil est quasi inexistant, et il est très limité sur les lacs Albert, George, Kivu et Kyoga. Sous réserve d'être correctement aménagées, les voies navigables intérieures pourraient transporter passagers et marchandises. Les perspectives de nouvelles découvertes de pétrole en RDC pourraient donner un coup de fouet au transport régional par voies navigables.

Gazoducs et oléoducs sont essentiels pour le transport du gaz et du pétrole. Pourtant l'Afrique de l'Est ne dispose d'aucune infrastructure de ce type, mis à part les oléoducs entre Juba et Port-Soudan (pétrole brut) et entre Mombasa, Eldoret et Kisumu (dérivés pétroliers). Des projets d'extension de l'oléoduc Mombasa-Eldoret vers Kampala et, à terme, vers Kigali, Bujumbura et la RDC, ont été approuvés. On envisage également l'installation d'oléoducs pour le pétrole et les produits dérivés : 1) depuis les trois champs pétrolifères d'Ouganda, du Soudan du Sud et du Kenya vers Mombasa et le futur port de Lamu ; 2) au départ de Dar-es-Salaam vers le nord et le nord-est (Burundi, RDC, Rwanda et Ouganda) ; et 3) l'installation d'un gazoduc reliant les gisements gaziers du sud de la Tanzanie à Dar-es-Salaam. Quand ces conduites seront achevées, elles réduiront les coûts de transport et les nuisances pour l'environnement liées au transport des hydrocarbures par la route ou le rail. Ces gazoduc et oléoducs contribueront à diminuer la plupart des risques inhérents au transport des hydrocarbures en écartant de la circulation environ 80 % des wagons et camions citernes actuellement en service (figure 5.7).

FIGURE 5.7 Pipelines en projet



Source : Central Corridor Transit Transport Facilitation (2015). « La situation des transports en eaux intérieures, des ports, des traversiers, des oléo- et gazoducs, et des voies portuaires des marchandises en transit dans le Corridor Nord de l'Afrique de l'Est », rapport présenté lors de la 19^{ème} réunion du Comité intergouvernemental des experts, Madagascar, mars 2015

5.6 Défis environnementaux : le transport maritime et le développement durable

Le transport maritime est le mode de transport de masse le plus sûr d'un point de vue écologique, à la fois en termes d'efficacité énergétique et de limitation de la pollution. Mais le développement des ports et du fret maritime n'en génèrent pas moins des nuisances environnementales : pollution sonore, rejet des eaux de ballast (contenant éventuellement des espèces invasives) ; pertes et de fuites ; émissions directes et

indirectes de gaz à effet de serre ; impacts sur la qualité de l'eau, des sols et des sédiments ; et déploiement d'infrastructures risquant d'endommager les écosystèmes marins. Le déversement de déchets toxiques et nocifs dans les eaux de la région suscite aussi des inquiétudes. Dans leurs communiqués sur le développement durable, les déclarations du sommet de Rio + 20 et du sommet d'Abu Dhabi/Samoa de 2014 mettent chacune l'accent sur la nécessaire transition vers une « économie verte » et une « économie bleue ». En partant de l'hypothèse que des écosystèmes océaniques sains sont plus productifs et préservent durablement les économies qui en dépendent, le modèle de l'économie bleue insiste sur la conservation et la gestion durable. Il cherche également à s'assurer que les PEID et les États côtiers en développement bénéficient au même titre que les autres de leurs ressources maritimes. En matière de transports maritimes, ce modèle doit s'articuler autour de trois dimensions du développement durable, d'égale importance : la dimension économique, la dimension sociale et la dimension environnementale. Tous les pays maritimes de la sous-région sont signataires de la CNUDM et des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI), et ils participent aux programmes des « mers régionales » du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE).

5.7 Piraterie et sécurité maritime régionale

L'une des formes de piraterie parmi les plus perturbatrices a fait irruption au large des côtes de la Somalie au mitan des années 2000, pour devenir l'une des pires menaces pesant sur les échanges maritimes internationaux depuis la Seconde Guerre mondiale. Outre la menace que les pirates font directement peser sur les routes maritimes de la région, le commerce, les pêches et le transport maritime dont sont largement tributaires les pays d'Afrique de l'Est s'en trouvent affectés. Les attaques ont également perturbé les convois du Programme alimentaire mondiale (PAM) en faveur des très nombreux réfugiés et déplacés de la région. Le détournement et l'immobilisation des navires, ou les prises d'otages des personnels de bord, ont renchéri les coûts d'assurance et du fret (le trajet devenant plus long pour contourner la zone), sans compter les pertes liées à la destruction de bâtiments. Aucune statistique précise n'est disponible mais selon *Oceans beyond Piracy* (2014), le coût estimé des actes de piraterie à l'encontre du transport maritime international se chiffrait à 10 milliards USD par an depuis 2005.

En plus de l'action des pirates, la sous-région est victime de l'insécurité liée aux conflits en Somalie, au Soudan du Sud et dans la région des Grands lacs. Ces conflits ont certes bouleversé la sécurité régionale, en particulier le long de la frontière entre le Kenya et la Somalie, mais ils se sont exportés dans les corridors de transit et ont donc perturbé les routes maritimes de l'Afrique de l'Est et le commerce international. Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) fait partie des outils mis à disposition par l'OMI pour faire face à ce type de problèmes. Ce recueil complet de mesures de renforcement de la sécurité a été élaboré face aux menaces perçues contre le secteur et les installations maritimes dans la foulée des attentats du 11 Septembre aux États-Unis. Si les pirates et leurs commanditaires ainsi

que les mouvements fondamentalistes ont dévasté la région, ils représentent aussi une menace pour les plateformes pétrolières et gazières installées dans les ZEE des États côtiers. La Somalie et le Kenya ont payé le prix fort, avec des attentats à la bombe perpétrés par des groupes se revendiquant des *chebab* à Mogadiscio, Mombasa, Malindi et Nairobi ainsi que, dans une moindre mesure, en Ouganda (à Kampala) et en Tanzanie (à Dar-es-Salaam). Il y a eu aussi des tentatives d'attaques contre des plateformes pétrolières et gazières. Avec pratiquement aucun moyen de défense navale, les pays de la région doivent s'appuyer sur les forces étrangères et la communauté internationale pour procéder aux arrestations, poursuites, incarcérations et/ou rapatriements des pirates condamnés. C'est là un sérieux recul pour une région naguère indépendante et démilitarisée.

5.8 Institutions maritimes régionales clés et centres de formation

L'Afrique de l'Est abrite de nombreuses organisations et institutions maritimes. La *Port Management Association of Eastern and Southern Africa* (PMAESA) est une organisation régionale qui a vocation à promouvoir et appuyer les meilleures pratiques entre ses membres en favorisant le renforcement des capacités et l'échange d'informations entre ports. Pour renforcer l'efficacité et la sécurité du transport maritime et en conformité avec les règles de l'OMI, la plupart des pays d'Afrique de l'Est ont créé des administrations nationales en charge de ces questions, soit au sein des ministères des Transports, soit en tant qu'organismes indépendants. Conformément aux différentes législations nationales régissant la marine marchande, ces agences chapeautées par l'OMI réglementent le fret maritime et concourent à la prévention de la pollution en mer. Mais leur activité se limite à la sécurité maritime plutôt que de promouvoir, économiquement et commercialement, le transport maritime et, partant, l'économie bleue.

L'*Intergovernmental Standing Committee on Shipping* (ISCOS), la première organisation de la région, détermine la politique maritime. Correctement utilisées, la *Stratégie AIM 2050* et la *Charte africaine des transports maritimes* de l'Union africaine pourraient métamorphoser les ports et le transport maritime en Afrique, au bénéfice du développement du continent.

Le traité de la CAE, principale organisation politique et économique d'Afrique de l'Est, consacre plusieurs articles (95 à 105) au transport maritime. La moitié des pays d'Afrique de l'Est en sont membres. Les centres de formation sont indispensables pour assurer un transport maritime sécurisé et viable, mais aussi pour prévenir la pollution en mer. À cet effet, la région a formé plus de 150 administrateurs maritimes de haut niveau au sein de l'Université maritime mondiale (UMM) de l'OMI, ainsi que des avocats des affaires maritimes à l'Institut de droit international maritime (IDIM) de l'OMI. Elle a également formé des spécialistes des questions de sécurité et d'environnement à l'*International Maritime Safety, Security and Environmental Academy* (IMSSEA). Les diplômés de l'IDIM et de l'UMM occupent désormais des postes importants dans divers

organismes publics et privés liés au secteur maritime et dans des représentations à l'étranger. Les marins peuvent suivre quant à eux de courtes sessions de formation à l'étranger ou bénéficier d'une formation technique en Afrique du Sud. Le *Bandari College* (Mombasa) et le *Dar-es-Salaam Maritime Training Institute* (DMIT) font partie des centres de formation nationaux et régionaux pour les marins.

5.9 Conclusions et recommandations

Le rôle et les contraintes du transport maritime en Afrique de l'Est et du commerce international ne peuvent être évalués que dans le contexte de l'accès aux ports et aux routes maritimes. Le littoral et les ports de la région ainsi que l'OIO, véritable autoroute océanique, occupent une place stratégique sur les cartes maritimes et commerciales de la planète. Avec la découverte de nouveaux gisements de pétrole et de gaz et grâce à ses abondantes ressources agricoles et minérales, l'Afrique de l'Est est idéalement placée pour engager une transformation économique et sociale. Ses systèmes et infrastructures routiers et ferroviaires, encore rudimentaires, ont le mérite d'exister et ne nécessitent pour se développer que des investissements sur fond de coopération régionale et d'intégration structurelle. Les investissements dans les oléoducs et les gazoducs permettraient de réduire les coûts de transport et la congestion des ports tout en améliorant la sécurité tandis que, parallèlement, la réduction corollaire du transport routier profiterait à l'environnement. L'ouverture de nouveaux ports, plus grands et plus modernes, à Lamu et à Bigamy donnera un sérieux coup de pouce au transport maritime régional et au commerce international en désengorgeant les ports de Mombasa et de Dar-es-Salaam.

L'approche de l'économie bleue en Afrique de l'Est préconise un développement des ports et un commerce maritime inclusifs, créateurs d'emplois et susceptibles de renforcer les capacités des populations locales. L'expérience réussie de Madagascar en la matière peut servir d'exemple. Dans le même temps, les nouvelles initiatives en lien avec l'économie bleue devront garantir la pérennité de l'environnement et éviter tous conflits en privilégiant les approches inclusives. L'harmonisation régionale et la lutte contre la piraterie dans la région resteront cruciales pour garantir une amélioration du transport maritime et le développement d'un secteur des services portuaires.

L'Afrique de l'Est a été en proie à la piraterie, au terrorisme maritime, à l'instabilité politique et à l'insécurité – autant de facteurs qui ont perturbé son transport maritime et ses échanges commerciaux et, par conséquent, ses capacités à tirer plein profit de l'économie bleue. L'absence de véritables flottes nationales dans la région entrave les capacités des pays membres à profiter plus largement de l'embellie du commerce régional promise par la découverte de nouveaux gisements de gaz et de pétrole et par le développement des services dérivés. Il faut remédier aux délais d'attente dans les principaux ports de la région et s'efforcer de maintenir le coût du transport maritime international à un niveau abordable. L'insuffisance des infrastructures portuaires et des voies navigables dans les eaux intérieures limitent également les bénéfices potentiels de l'économie bleue.

Face à ces difficultés et autres problèmes de la région abordés ici, un certain nombre de recommandations et d'observations se dégagent :

- l'éradication de la piraterie grâce à la poursuite d'une collaboration régionale et internationale et une amélioration corollaire de la sécurité dans la région allègeront les pressions sur le transport maritime, le commerce, le tourisme et la pêche, piliers du développement économique ;
- les coûts d'import/export et les dommages environnementaux pourraient être réduits en accélérant le rythme des investissements et en introduisant des solutions alternatives aux transports routier et ferroviaire ;
- une intégration politique et économique accrue avec la région Afrique australe, conformément aux objectifs de la Charte africaine des transports maritimes révisée de 2010, ouvre la voie vers un meilleur parti de l'économie bleue ;
- le renforcement des administrations maritimes, de la formation des marins et des administrateurs à terre, conjugué à la programmation d'études sur le milieu et la technologie maritimes dans les facultés et les universités africaines, contribuerait au développement des capacités et à l'efficacité du secteur ;
- chaque pays doit en priorité se doter de législations nationales pour ratifier et mettre en œuvre les conventions relatives au transport maritime ;
- l'amélioration et l'intégration du transport intermodal route/rail ainsi que la relance de l'autoroute transafricaine (TAH) et de l'ancienne *East African Harbours' and Railways Corporation* (EAH&RC) pourraient faire baisser les coûts, réduire les gaspillages et limiter la pollution ;
- le déploiement accéléré d'une voie ferrée à gabarit normal dans le Corridor Nord pour desservir l'Ouganda, le Soudan du Sud et les Grands lacs, et la mise en service de trains directs réduiraient les coûts et profiteraient à l'environnement ;
- l'harmonisation des procédures portuaires pour le transit des marchandises et celle des formalités douanières décongestionneraient les ports, amélioreraient leur efficacité et accéléreraient la rotation des conteneurs ;
- Inciter les investisseurs étrangers et le secteur privé à prendre une participation dans les secteurs du transit, des ports, des routes, du rail, des *pipelines* et du transport maritime favoriserait l'amélioration qualitative des infrastructures ;
- la mécanisation des principaux ports de mer et lacustres, l'aménagement des voies navigables intérieures et la création d'entrepôts de conteneurs à l'intérieur des terres près des postes frontaliers renforceraient l'efficacité de la manutention des marchandises, réduiraient les coûts et réduiraient le délai de rotation des conteneurs ;
- une participation accrue aux transports et aux services maritimes internationaux contribuerait à la promotion du commerce intra- et transrégional ;
- une coordination avec des pays dotés de flottes, comme l'Éthiopie et l'Afrique du Sud, pourrait conduire à la création de flottes nationales afin de gérer la hausse attendue du volume des échanges, conformément à l'article 2(4) du *Code de conduite des conférences maritimes des Nations Unies* de 1974 et aux articles

5 à 15 de la *Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires* de 1986. Ces articles prévoient la participation des pays en développement au transport maritime international ;

- une collaboration, un échange d'informations et une coopération avec les institutions de la région voisine de l'Afrique australe permettrait à l'Afrique de l'Est de tirer parti de son expérience et de s'inspirer de ses politiques de transport maritime ;
- le renforcement des associations et des conseils nationaux et régionaux d'affréteurs, de transitaires et de transporteurs améliorerait les compétences techniques et de manutention ;
- garantir que tous les nouveaux projets de ports et de transport maritime seront socialement inclusifs (avec par exemple un renforcement des capacités et la création d'emplois locaux) et respectueux de l'environnement, pour qu'ils soient en phase avec les principes de l'économie bleue ;
- les États côtiers doivent être encouragés à élaborer des plans d'affaires nationaux pour le secteur maritime ainsi que des stratégies nationales et régionales pour la sécurité en mer ;
- le transport maritime serait facilité par la levée des barrières commerciales et un examen des législations maritimes et criminelles de chaque pays, dont il faudrait garantir l'application ;
- les voies navigables intérieures (notamment les fleuves) devront être prises en considération dans les plans nationaux du secteur des transports ;
- de nouveaux investisseurs devront être mobilisés pour soutenir le transport et les infrastructures maritimes en Afrique.

Références

- Agutamba, K. (2014), "2015: The test that awaits Northern Corridor projects", 24 décembre, *The New Times*
- BAfD (2010), *African Development Report 2010: Ports, logistics and trade in Africa*, Oxford : Oxford University Press
- BAfD (2011), *Seychelles: document de stratégie pays 2011-2015*, Abidjan : Banque africaine de développement
- Banque mondiale (2010), *Union of the Comoros Joint IDA-IMF Staff Advisory Note on the Poverty Reduction and Growth Strategy Paper*, Washington DC : Banque mondiale
- Banque mondiale (2013a), *République de Djibouti – transport et logistique à Djibouti : contribution à la création d emplois et à la diversification économique*, Washington DC : Banque mondiale
- Banque mondiale (2013b), *Tanzania Economic Update Opening the Gates – How the port of Dar es Salaam can transform Tanzania*, Washington DC : Banque mondiale
- Banque mondiale (2014), *International Development Association and International Finance Corporation Country Partnership Strategy for the Union of Comoros for the period FY14 - FY17*, Washington DC : Banque mondiale
- Briceno-Garmendia, C. et M. Shkaratan (2011), *Kenya's Infrastructure: A Continental Perspective*, Washington DC : Banque mondiale
- Business Daily (2013), "Business Daily: Somalia bets big on port and airport to resurrect war-wrecked economy", 20 juin, *Hiiran Online*
- CENUA (2009), *Transport Situation in Africa*, Addis-Abeba : Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
- CENUA (2010), "Development of Trade Transit Corridors in Africa's Landlocked Countries", *Africa Trade Centre Briefing Paper No.10*, Addis-Abeba : Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
- CENUA (2013), "Tracking progress on macroeconomic and social developments in the Eastern Africa region 2012-13: Towards high quality growth and structural transformation in the Eastern Africa Region", Addis-Abeba : Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
- CNUCED (2010), *Étude sur les transports maritimes 2010*, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, New York et Genève
- CNUCED (2011), *Étude sur les transports maritimes 2011*, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, New York et Genève
- CNUCED (2013), *Étude sur les transports maritimes 2013*, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, New York et Genève
- Gouvernement d'Éthiopie (2014), *Ethiopia: The Ethiopian Railway Corporation Says the Ethio-Djibouti Railway Project Is Making Good Progress*, 14 octobre, <http://allafrica.com/stories/201410100298.html> (consulté le 29/01/2015)
- Guardian Reporter (2013), "Government: We're improving the business environment", 16 septembre, *IPP Media.com*
- Hategeka, E. (2014), "Start small but think big – Supporting SMEs to grow and export (Part II)", 10 octobre, *The New Times*
- IFC (2013), *Public-private partnership impact stories – Madagascar: Port of Toamasin*, Washington DC : Société financière internationale

Meriton-Jean, S. et H. Amla (2014), "From dried fish to a booming business – Seychellois entrepreneur says fish is the future", 3 novembre, *Seychelles News Agency*

MHD (2012), "The importance of Kismayo", 6 novembre, *Somalia Report*

Mwangi, G. (2014), "Chinese firm signs \$478.9 million Kenya Lamu Port Deal", 3 août, *The Wall Street Journal – Frontiers*

Ng'wanakilala, F. (2014), "Tanzania says construction of China-funded port to start in 2015", 27 octobre, Reuters

Oceans Beyond Piracy (2014), *State of Maritime Piracy*, Broomfield : One Earth Future

PWC (2013), *Africa gearing up*, Johannesburg : Price Waterhouse Cooper

Shkaratan, M. (2012), Tanzania's Infrastructure – A Continental Perspective, World Bank Policy Research Working Paper, Washington DC : Banque mondiale

The Economist (2014), "The ungoverned seas", 29 novembre. Consulté sur <http://www.economist.com/news/middle-east-and-africa/21635049-waters-around-somalia-are-calmer-piracy-west-africa-rising>

Thiong'o, P., S. Kamau, D. Asimwe et K. Esiara (2013), "With \$11bn Bagamoyo port, Tanzania prepares to take on EA hub Mombasa", 11 mai, *The East African*

Tran, M. (2012), "Berbera port and pastoralism prove livestock's worth in Somaliland", 27 juillet, *The Guardian UK*



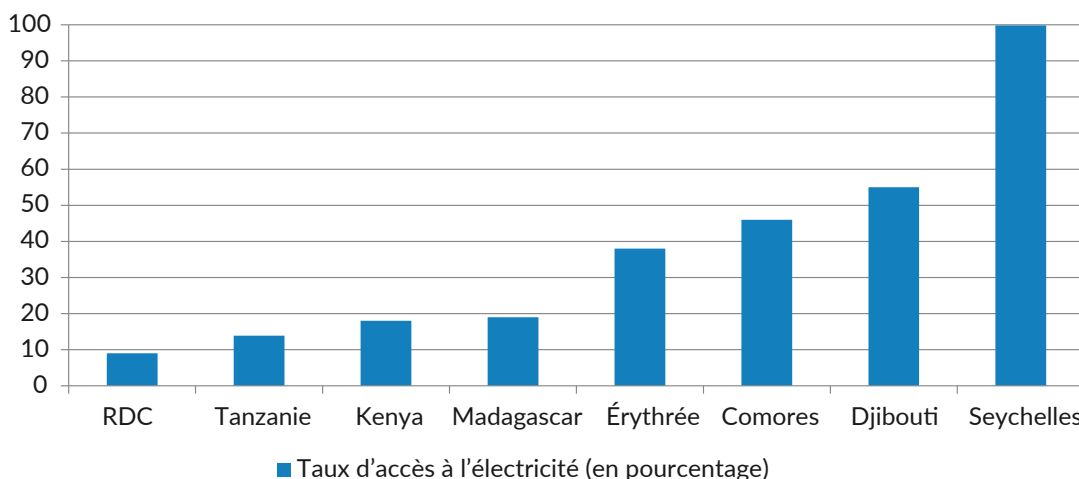
L'économie bleue, l'énergie océanique/en eau profonde et le développement des ressources minérales

Des éoliennes, d'un studio de production CGI, de Darbati.

6.1. Introduction

La demande d'énergie dans les États côtiers et insulaires d'Afrique de l'Est (Comores, Djibouti, Érythrée, Kenya, Madagascar, RDC, Seychelles, Somalie et Tanzanie) augmente rapidement. Le niveau d'accès à l'énergie (pourcentage de la population alimentée par le réseau national) y est faible, puisqu'il est inférieur à 20 % au Kenya, à Madagascar, en RDC et en Tanzanie, et qu'il se situe entre 30 et 55 % aux Comores, à Djibouti et en Érythrée (figure 6.1). Pour satisfaire la demande grandissante d'énergie et étendre l'accès, les pays vont devoir s'appuyer sur une stratégie conjuguant l'exploitation des ressources traditionnelles à l'utilisation de technologies disponibles et éprouvées pour les sources d'énergie océanique et en eau profonde. Si l'énergie éolienne semble particulièrement prometteuse en de nombreux points de l'Océan indien occidental (OIO), elle offre nettement moins de solutions dans les plaines littorales et les îles (Hammar et al., 2012). Lorsque les conditions d'accessibilité et de faisabilité le permettent, l'accès aux énergies marines renouvelables (éolien au large des côtes, houle, courants, marées, énergie maréthermique [OTEC], bioconversion marine et gradient de salinité) doit donc être développé.

FIGURE 6.1 Accès à l'électricité dans les États côtiers et insulaires d'Afrique de l'Est



Source : UNECA, 2014

L'approche de l'économie bleue au service du développement table sur le rôle que les ressources naturelles marines et des grandes profondeurs peuvent jouer dans la transformation de l'économie. L'énergie *offshore* – renouvelable et non renouvelable – et les gisements de minerais de valeur présentant un intérêt commercial constituent deux de ces ressources. Aucune n'a encore été correctement prospectée ni développée dans les États côtiers et insulaires de l'Afrique de l'Est. Leur contribution potentielle à la croissance économique et au développement social est donc considérable.

Les technologies éprouvées d'exploitation de l'énergie marine et en eau profonde réduisent le coût des énergies fossiles, qui recèlent un immense potentiel pour les capacités et la sécurité énergétiques de demain des États côtiers et insulaires de la région. L'exploration des gisements de pétrole et de gaz au large des côtes démarre, la

Tanzanie ayant commencé à exploiter ses appréciables réserves sous-marines de gaz. L'Érythrée et Madagascar ont organisé différentes campagnes de prospection pétrolière mais aucun projet commercialement viable et d'envergure suffisante n'a encore vu le jour. Étant donné l'intérêt marqué des investisseurs pour les eaux de l'Afrique de l'Est, le potentiel d'une transformation économique reposant sur les hydrocarbures semble bien réel. L'exploitation des ressources minérales des grands fonds marins dans le monde est certes encore balbutiante, mais elle offre de solides perspectives d'avenir. Les avancées technologiques de l'extraction en eau profonde conjuguées à la cartographie systématique des fonds océaniques et marins pour répertorier les gisements de métaux et autres ressources minérales de valeur devraient permettre de nouvelles découvertes et encourager une mise en valeur accrue de ces ressources.

Si les perspectives de développement des ressources propres à l'économie bleue semblent relativement évidentes pour les États côtiers et insulaires, elles présentent également de l'intérêt pour les pays enclavés d'Afrique de l'Est. La découverte et la valorisation des ressources pétrolières et gazières de la région peuvent engendrer d'importants gains sur le plan de la sécurité énergétique pour toute la région, à condition d'être correctement structurées en vue de créer un marché régional. Parce qu'elles pourront renforcer les capacités de production, les ressources énergétiques marines peuvent figurer dans les plans de développement énergétique d'envergure régionale. Par ailleurs, les pays enclavés entretiennent des liens commerciaux avec les États côtiers et concourent au développement des infrastructures et des installations portuaires (chapitre 5).

L'appréciation des possibilités et la définition de recommandations politiques pour le développement des sources d'énergie océaniques ou en eau profonde et des ressources minérales alimentent un débat toujours plus consistant sur la nécessité d'une transformation structurelle basée sur les ressources naturelles. Ce chapitre s'arrête donc sur deux ressources significatives de l'économie bleue : les énergies *offshore* (renouvelables et non renouvelables) et l'exploitation minière en haute mer. Les perspectives et les principales contraintes seront détaillées, parallèlement à des recommandations clés visant à accélérer l'exploitation de ces ressources au service de la transformation structurelle.

6.2 L'exploitation des ressources énergétiques de l'océan et des grandes profondeurs

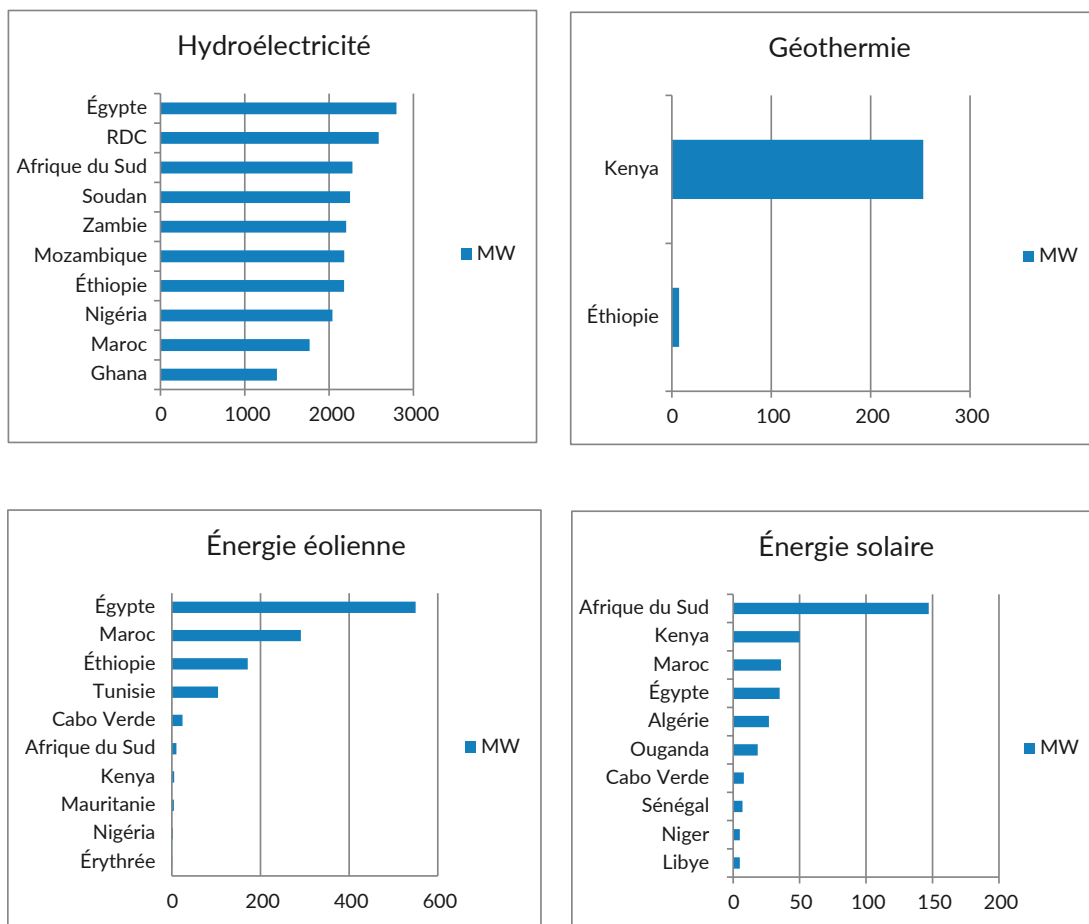
6.2.1 Les énergies océaniques renouvelables

6.2.1.1. Développement des énergies renouvelables et statut de l'énergie océanique en Afrique de l'Est

L'Afrique de l'Est est richement dotée en ressources d'énergies renouvelables, qui représentent déjà plus de 75 % de sa production d'électricité grâce notamment à l'hydroélectricité. Au Burundi, en Éthiopie et en RDC, l'hydroélectricité assure la quasi-

totalité de la production d'électricité destinée au réseau national. Mais la biomasse, la géothermie, le solaire et l'éolien ont également leur place. Certains pays de la région figurent dans le palmarès des dix pays africains leaders en matière de développement des énergies renouvelables (figure 6.2). C'est le cas de l'Érythrée, de l'Éthiopie et du Kenya pour l'énergie éolienne. La Banque africaine de développement (BAfD) a mis en évidence le potentiel exceptionnel de la production éolienne d'électricité dans les régions côtières du continent africain : au Nord (Algérie, Égypte, Maroc, Mauritanie et Tunisie), à l'Est (Djibouti, Érythrée, Seychelles et Somalie), à l'Ouest (Cabo Verde) et au Sud (Afrique du Sud et Lesotho). Si l'Éthiopie et la RDC possèdent les ressources les mieux adaptées à l'hydroélectricité, le Kenya et l'Ouganda offrent un réel potentiel pour l'énergie solaire et semblent prometteurs pour la géothermie (BAfD, 2014).

FIGURE 6.2 Les premiers pays africains en termes de capacités installées d'énergies renouvelables, par source (2013)

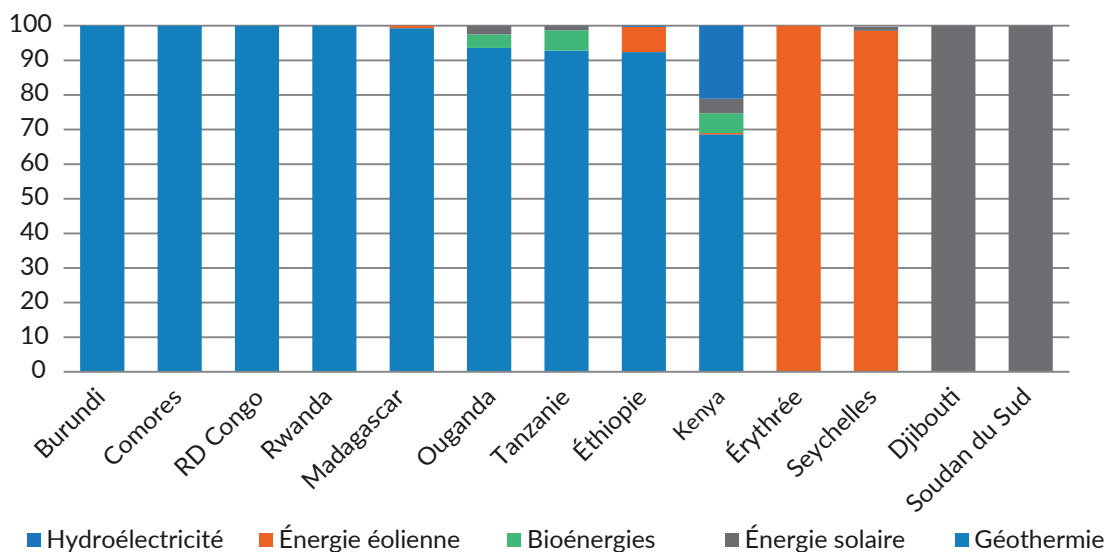


Source : d'après les données sur les ressources énergétiques renouvelables de l'IRENA (2014)

Dans les faits cependant et à y regarder de plus près, la plupart des pays d'Afrique de l'Est (à l'exception du Kenya) recourent à un faible éventail de filières pour produire leur électricité. Le Burundi, les Comores, l'Éthiopie, Madagascar, l'Ouganda, la RDC, le Rwanda et la Tanzanie sont quasi exclusivement dépendants de l'hydroélectricité,

avec un faible recours aux sources éoliennes, solaires et bioénergétiques en Éthiopie, en Ouganda et en Tanzanie. En Érythrée et aux Seychelles, l'énergie éolienne est la principale des énergies renouvelables tandis qu'au Soudan du Sud, c'est l'énergie solaire. Au Kenya et mis à part l'hydroélectricité, la géothermie est nettement plus développée que les sources solaires, éoliennes et bioénergétiques (figure 6.3).

FIGURE 6.3 Répartition des sources renouvelables dans les bouquets d'énergies renouvelables (2013)



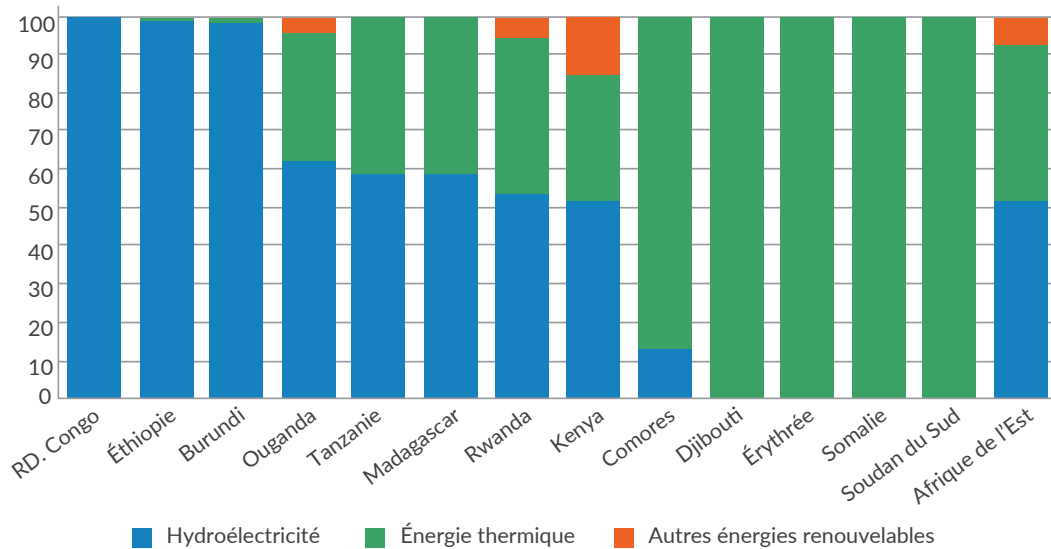
Source : d'après les données sur les capacités d'énergies renouvelables de l'IRENA (2013), excepté pour la Somalie, faute de données disponibles

Encadré 6.1 Les engagements des PEID en matière d'énergies renouvelables

Lors de la conférence de 2012 à la Barbade sur *La réalisation des objectifs de l'énergie durable pour tous dans les petits États insulaires en développement*, certains PEID d'Afrique de l'Est ont exprimé leur volonté d'accroître la part des énergies renouvelables dans leur bouquet énergétique. Maurice s'est ainsi engagé à porter cette part (y compris l'énergie solaire, éolienne, hydraulique et le biogaz) à 35 % minimum d'ici 2025, contre 15 % à l'horizon 2030 pour les Seychelles.

Le gouvernement des Seychelles a pris des dispositions pour y parvenir, le pays produisant aujourd'hui 2,2 % de son énergie à partir de sources éoliennes. Maurice de son côté élabore un plan directeur pour les énergies renouvelables privilégiant le biogaz, l'hydroélectricité, l'énergie solaire, l'énergie éolienne et d'autres technologies.

FIGURE 6.4 Part des énergies renouvelables dans le bouquet énergétique des pays (2010)



Source : UNECA (2014), d'après des données de l'Energy Information Administration (EIA) des États-Unis

À l'heure actuelle, les États côtiers et insulaires – Comores, Djibouti, Érythrée, Kenya, Madagascar, RDC, Seychelles et Tanzanie – n'exploitent pas leurs sources d'énergie océaniques et marines. Alors même que le potentiel que représentent les énergies océaniques le long du littoral de l'océan Indien et de l'océan Atlantique est jugé conséquent, ces ressources (houle, marées, courants, énergie maréthermique, gradient de salinité et éolien au large) restent pour l'instant hors de portée de ces pays, pour plusieurs raisons : le manque de maturité des technologies actuelles pour exploiter l'énergie des océans (Magagna et Uihlein, 2015) ; le coût unitaire des énergies océaniques par rapport aux formes alternatives d'énergie ; l'absence de cartographie détaillée des ressources océaniques ; l'absence ou l'inadéquation des infrastructures énergétiques côtières ; le manque de prise de conscience du potentiel des technologies énergétiques océaniques et de leur niveau de développement ; et le caractère saisonnier de certaines de ces ressources.

Les perspectives de développement semblent cependant s'améliorer. Une évaluation globale du potentiel des énergies océaniques révèle qu'en 2050, 10 % de l'électricité produite dans le monde proviendront de sources océaniques (Esteban et Leary, 2012) – ce qui devrait stimuler l'intérêt pour le potentiel durable des énergies des grandes profondeurs et océaniques. Les technologies énergétiques correspondantes s'améliorent également (Khan et Bhuyan, 2009), parallèlement à un intérêt grandissant pour les énergies océaniques grâce aux avancées technologiques réalisées (Challaghan, 2006). Au-delà du développement même de ces énergies, d'autres perspectives se présentent, comme l'irrigation, la désalinisation et le refroidissement (Wang et al., 2011).

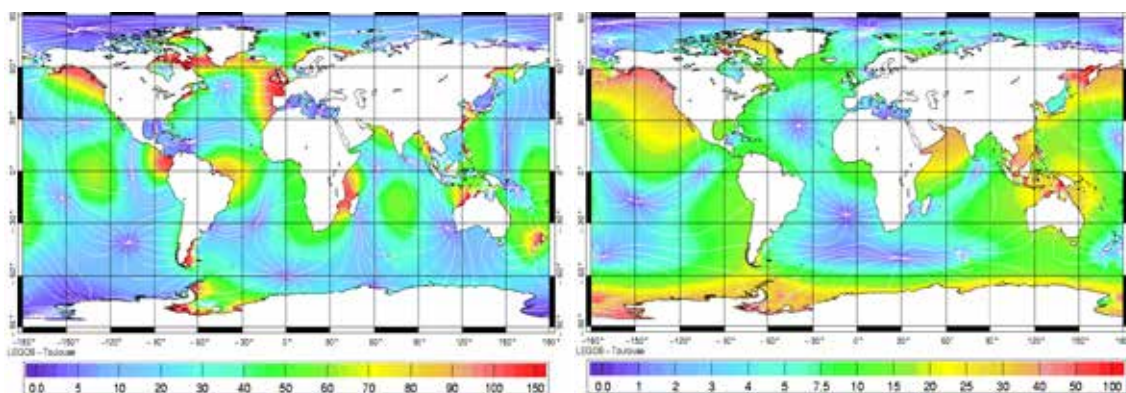
6.2.1.2. Les sources d'énergies renouvelables océaniques et leur potentiel pour les États côtiers et insulaires.

L'Agence internationale de l'énergie (AIE) estime que les énergies renouvelables océaniques pourraient assurer entre 100 et 400 % de la demande actuelle d'énergie dans le monde.

Énergies marémotrices

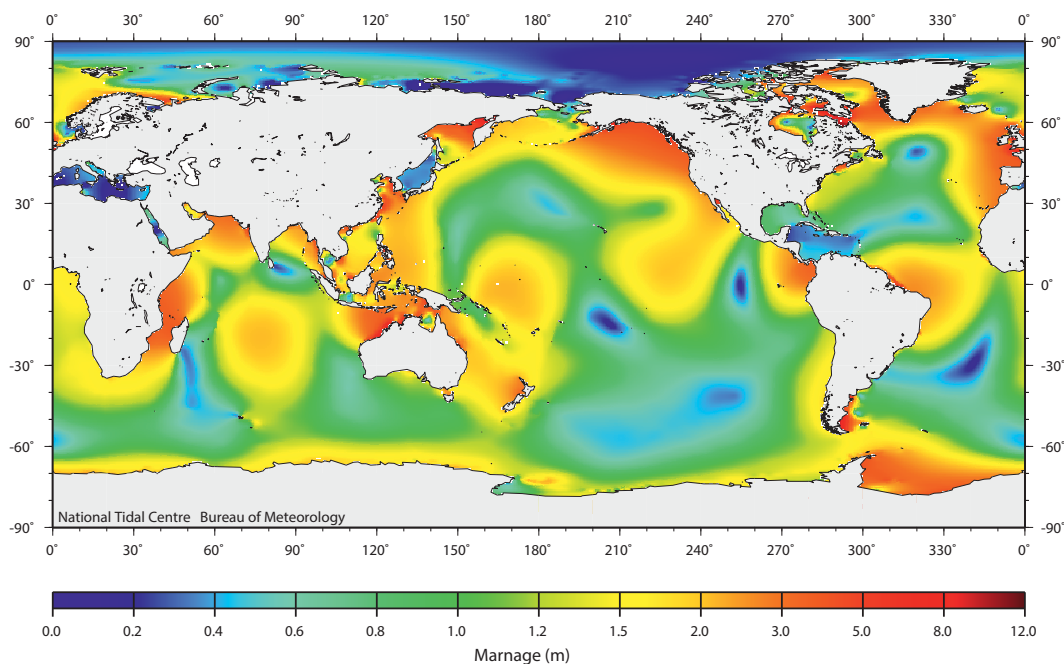
L'amplitude et les courants des marées sont sources d'énergie. L'attraction du soleil et de la lune est à l'origine des marées, dont l'intensité peut être mesurée par la hauteur des hautes eaux et la force des courants horizontaux. La figure 6.5 illustre le potentiel des énergies marémotrices en Afrique de l'Est, de modéré à fort. Les codes couleur représentent l'intensité des courants de marée, du violet (intensité la plus faible) au vert, puis au jaune et enfin au rouge (intensité la plus forte). La concentration des aires de courants océaniques en jaune et en rouge du Kenya jusqu'à Madagascar illustre bien le potentiel de cette forme d'énergie pour l'Afrique de l'Est.

FIGURE 6.5 Caractéristiques des ondes de marée (liées à l'attraction du soleil et de la lune)



Source : amplitude des ondes de marée (en centimètres) tirées du modèle FES99. Les lignes cotidales (séparées de 30° et sur lesquelles les phases de marée sont identiques) partent des points amphidromiques (amplitude de marée égale à zéro) (crédit : LEGOS, Toulouse)

L'évaluation du potentiel marémoteur pour la production d'énergie (figure 6.6) est très favorable pour les régions côtières de l'océan Indien, de Djibouti à Madagascar. Les énergies marémotrices sont la forme la plus aboutie des technologies énergétiques océaniques (IRENA, 2014) et constituent à ce titre le meilleur couple entre les caractéristiques des ressources et la technologie pour les États côtiers de l'océan Indien. À partir d'une amplitude de marée supérieure ou égale à 5 mètres, l'installation d'usines marémotrices est viable d'un point de vue économique (Hammons, 1993) même si des marnages moindres permettent aussi de développer certaines applications (Khan et al., 2009). Pour les courants de marée, une vitesse de 2 à 2,5 mètres par seconde est considérée comme économiquement viable (Khan et Bhuyan, 2009). La figure 6.7 présente une usine marémotrice en République de Corée.

FIGURE 6.6 Le potentiel de l'énergie marémotrice dans le monde

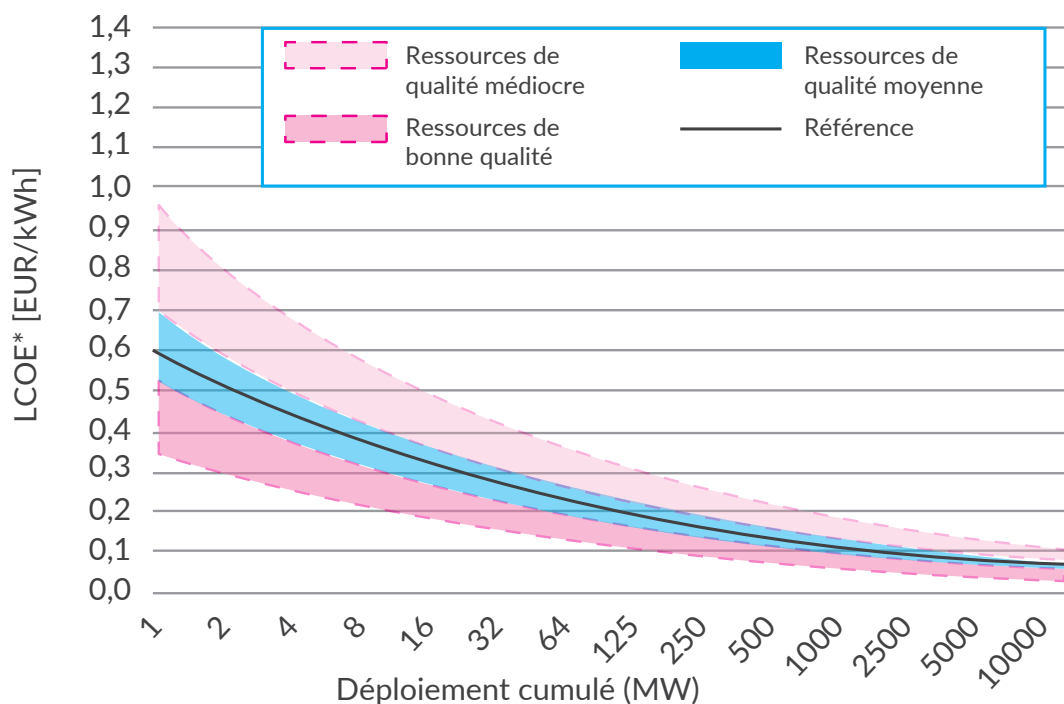
Source : IRENA. 2014

FIGURE 6.7 Centrale marémotrice de Shiwa, en République de Corée

Source : <http://pemsea.org>

Les technologies liées aux énergies marémotrices peuvent être plus ou moins coûteuses, selon les caractéristiques de la ressource et l'échelle de son étendue. Pour des ressources de qualité moyenne correspondant à une capacité de 1 MW, Magagna et Uihlein (2015) estiment le coût du kilowatt/heure entre 0,50 et 0,70 euro (EUR) et à moins de 0,10 EUR pour des capacités de 10 000 MW, preuve de l'importance des économies d'échelle.

FIGURE 6.8 Économies d'échelle et profil de coût pour les ressources marémotrices



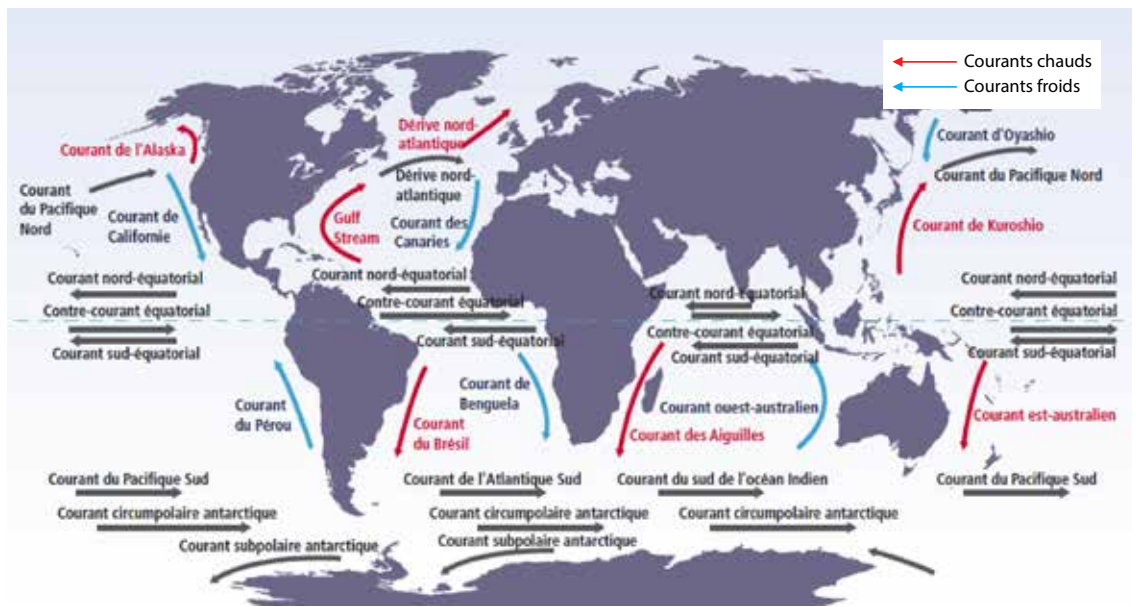
* LCOE : coût actualisé de l'énergie

Source : Magagna et Uihlein (2015)

Courants océaniques

Les courants océaniques produisent des forces cinétiques qui peuvent être utilement transformées en énergie grâce aux technologies de conversion. Ces technologies n'étant pas encore abouties, leur coût tend à être élevé. Mais le littoral de l'océan Indien et de l'océan Atlantique, qui s'inscrivent dans d'importants systèmes océaniques mondiaux, présentent un réel potentiel pour le jour où ces technologies auront gagné en efficacité, en capacités et en compétitivité. Malgré des variations saisonnières, l'énergie des courants océaniques est régulière, offrant souvent une vitesse adaptée de 0,5 mètre par seconde (Hammar et al., 2012).

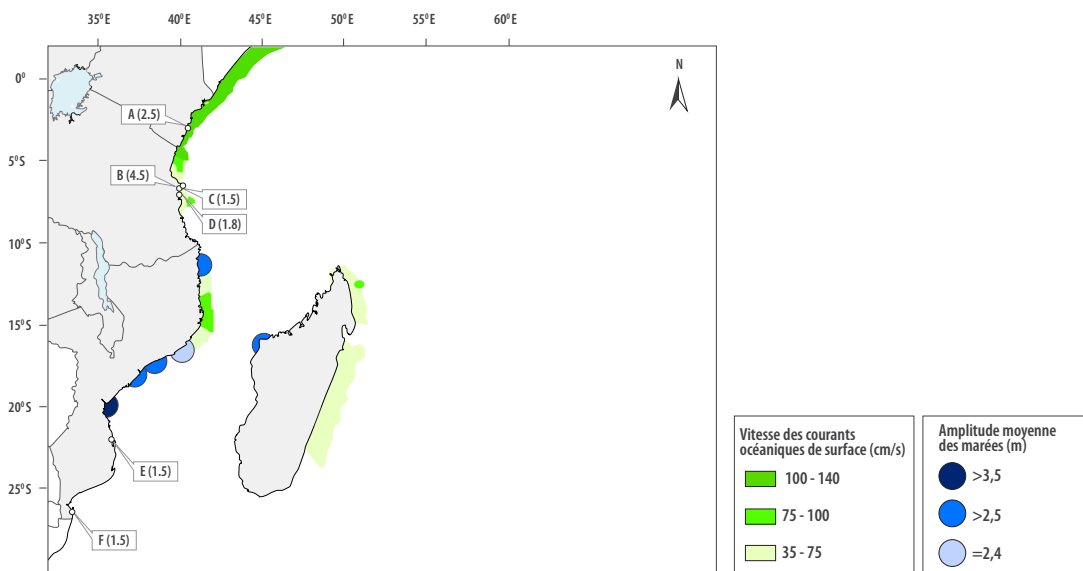
FIGURE 6.9 Courants océaniques mondiaux



Source : www.geography.hunter.cuny.edu

Les ressources marémotrices et océaniques présentent un potentiel élevé ¹ dans l'OIO. Hammar et al. (2012) le mettent en évidence pour les États côtiers et insulaires de l'océan Indien (figure 6.10).

FIGURE 6.10 Le potentiel des énergies marémotrices et des courants océaniques dans l'OIO



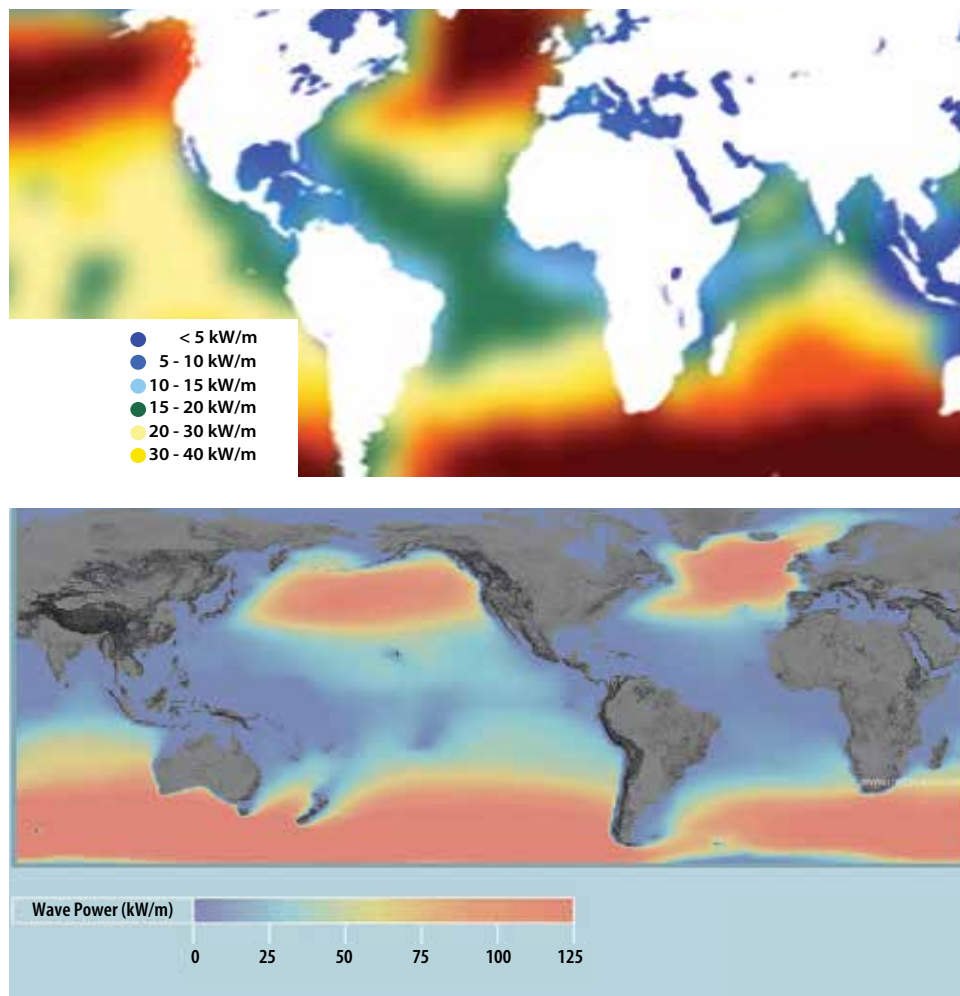
Source : Évaluation de l'énergie marémotrice et maréthermique dans l'OIO ; Hammar et al. (2012)

¹ Une amplitude de marée offrant un « potentiel élevé » doit être au minimum de 2,4 mètres avec une vitesse d'au moins 1,5 mètre par seconde ($m s^{-1}$)

Énergie houlomotrice

Le vent qui souffle à la surface de l'océan crée des vagues dont l'énergie cinétique peut être exploitée pour produire de l'électricité, grâce aux technologies de conversion. Les sources d'énergies houlomotrices se concentrent essentiellement aux latitudes comprises entre 30 et 60 degrés (IRENA, 2014). En termes de répartition, le potentiel est particulièrement fort pour Madagascar, les Seychelles et les Comores, les autres pays côtiers, notamment dans la mer Rouge, étant nettement moins privilégiés. Mais une cartographie approfondie des ressources est indispensable pour déterminer la faisabilité du développement des énergies houlomotrices dans les États côtiers et insulaires. Les énergies houlomotrices sont plus prévisibles et régulières que les énergies éoliennes (Charlier et Justus, 1993). Des applications à petite échelle, à l'instar de celle mise au point par *Euro WaveEnergy* au Cabo Verde, offrent des options intéressantes pour les communautés isolées et des marchés de niche. Mais les technologies actuelles n'exploitent qu'un cinquième environ des ressources disponibles (Hammar et al., 2012) dans des conditions idéales de 15 à 35 kW/m s⁻¹ (Angelis-Dimakis et al., 2011).

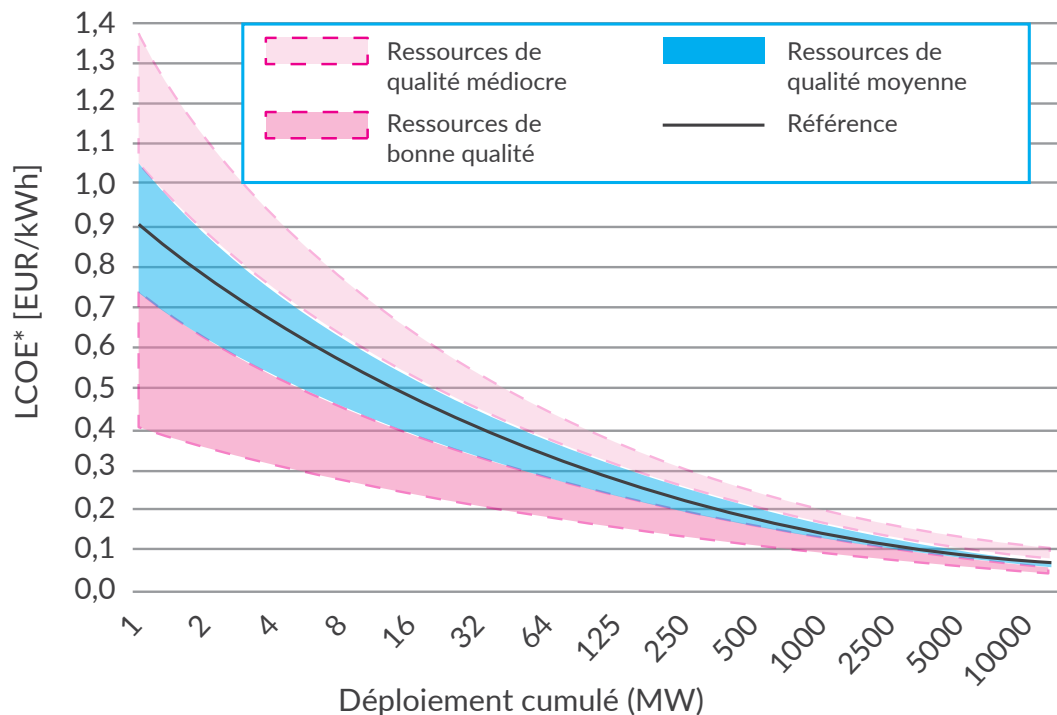
FIGURE 6.11 Le potentiel de l'énergie houlomotrice dans le monde



Sources : www.horvathresearch.com (graphique 1) et IRENA (2014) (graphique 2)

Les technologies houlomotrices offrent également des économies d'échelle importantes, en fonction de la qualité des ressources et de l'ampleur de leur déploiement. Pour des ressources de qualité moyenne d'une capacité de 1 MW, Magagna et Uihlein (2015) estiment le coût d'un kilowatt/heure entre 0,70 et 1,05 EUR et à environ 0,10 EUR pour une capacité installée de 10 000 MW. Les endroits où se situent des ressources de très bonne qualité seront associés à des coûts inférieurs, surtout pour de faibles ampleurs de déploiement.

FIGURE 6.12 Économies d'échelle et profil de coût pour les ressources houlomotrices



* LCOE : coût actualisé de l'énergie

Source : Magagna et Uihlein (2015).

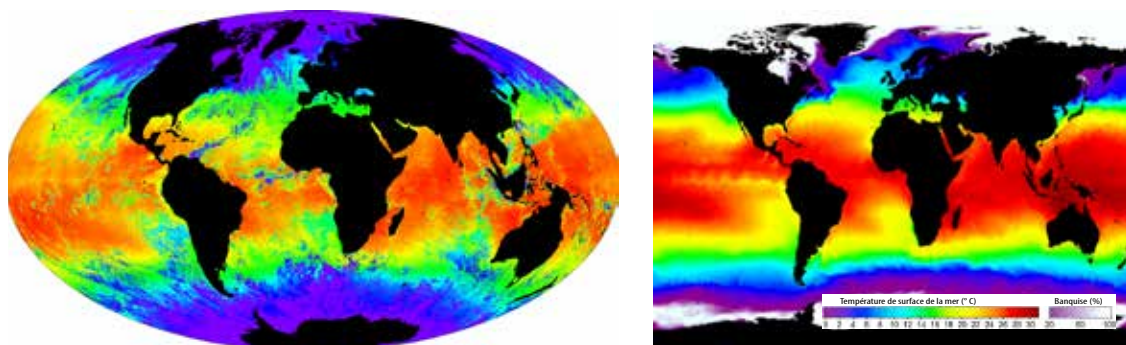
Le *Mauritius Research Council* estime que 37,5 MW environ pourraient être produits grâce à la technologie houlomotrice du Pelamis, ce qui correspond grossièrement à 90 % des besoins électriques du sud du pays (MRC, 2012). Les planificateurs devront procéder à d'autres évaluations sur la base de technologies appropriées pour estimer le potentiel des énergies houlomotrices dans les différentes parties de l'île.

Énergie maréthermique

Tandis que la surface des océans emmagasine la chaleur — ou l'énergie thermique — la température de l'eau chute avec la profondeur. Les technologies maréthermiques visent à exploiter cet écart. La répartition de l'énergie thermique des océans (figure 6.13) révèle l'adéquation idéale des ressources thermiques océaniques des États côtiers

et insulaires de l’océan Indien, des États côtiers de la mer Rouge et de la RDC grâce à sa façade Atlantique. Mais la technologie est encore loin d’être à maturité. L’énergie maréthermique serait en principe bien adaptée aux tropiques, où se produisent ce type d’écart de température. Des centrales commerciales ayant une capacité de 10 à 100 MW exigent un écart de température d’au moins 20 °C entre le fonds et la surface de la mer (Hammar et al., 2012). Les conséquences environnementales du changement climatique sur la température des mers devront par ailleurs être sérieusement prises en considération.

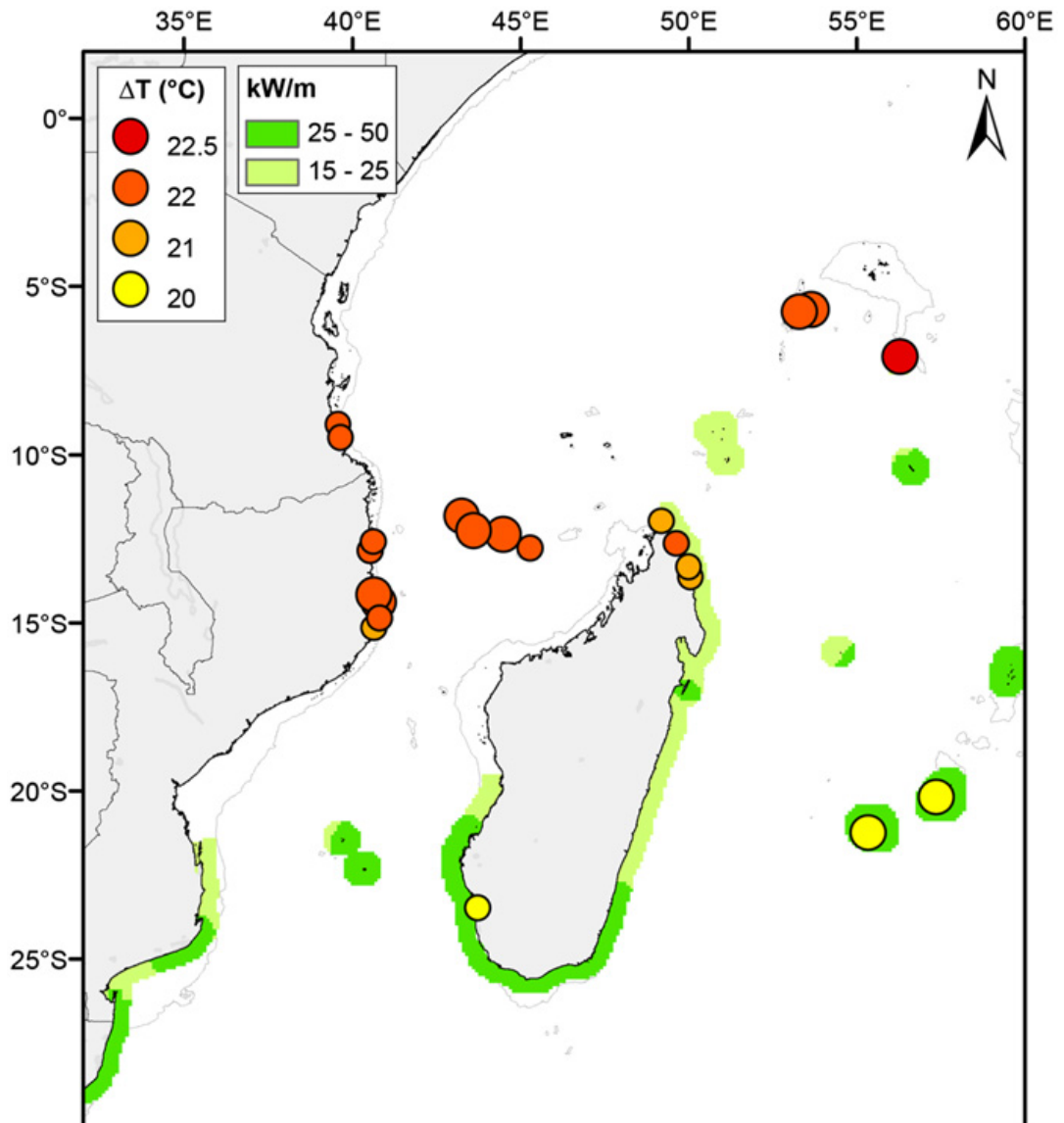
FIGURE 6.13 Le potentiel des énergies maréthermiques dans le monde



Source : <http://www.explainthatstuff.com/how-otec-works.html> (graphique 1); www.euroargo-edu.org (graphique 2)

L’évaluation du potentiel de l’énergie maréthermique par Hammar et al. (2012) révèle que certaines zones littorales en Tanzanie et autour des États insulaires (figure 6.14) sont très prometteuses. Dans l’une des premières études consacrées à l’énergie thermique en Afrique de l’Est, l’Uneca (1985) avait observé des variations de température au large du Kenya, de Madagascar, de la Somalie et de la Tanzanie, à des profondeurs situées entre 0 et 1 000 m, de respectivement 20-21, 18-21, 18-20 et 20-22 °C, ce qui correspond à des profils viables. Le même travail avait identifié les nombreux avantages de cette technologie, au nombre desquels une production continue de chaleur ainsi que des possibilités de désalinisation et de climatisation d’eau potable. Mais l’impact du changement climatique sur la température des océans depuis 1985 pourrait avoir modifié ces caractéristiques et, partant, le potentiel de ces ressources.

FIGURE 6.14 Le potentiel des énergies houlomotrices et maréthermiques dans l'OIO

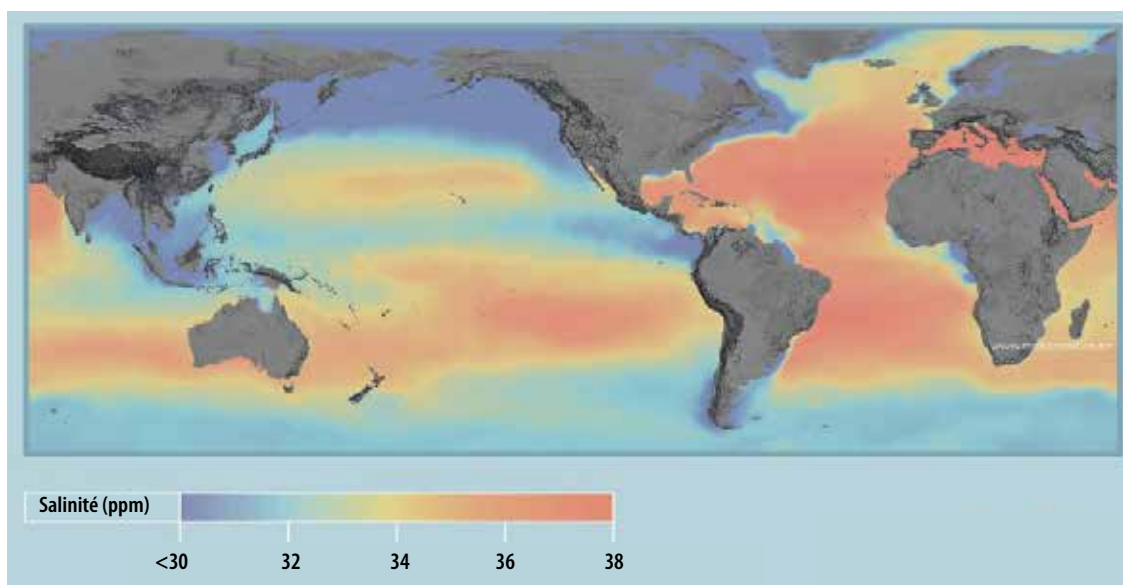


Source : évaluation de l'énergie houlomotrice et maréthermique dans l'OIO ; Hammar et al. (2012)

Gradients de salinité

L'interaction entre l'eau douce et l'eau de mer salée, à travers une membrane poreuse, produit de l'énergie par osmose. Le rapport entre la concentration de sel dans les échantillons donne le gradient de salinité, qui permet de calculer le volume d'énergie utile pouvant être potentiellement produit. La mer Rouge est l'une des masses d'eau les plus salées du monde et offre, comme le montre la figure 6.15, l'un des gradients de salinité les plus élevés. Les océans Indien et Atlantique présentent aussi un assez bon profil, avec des niveaux allant de moyens à favorables. Comme pour les autres ressources énergétiques océaniques, l'exploitation de ce potentiel suppose la maturité de la technologie mise en œuvre.

FIGURE 6.15 Potentiel du gradient de salinité dans le monde

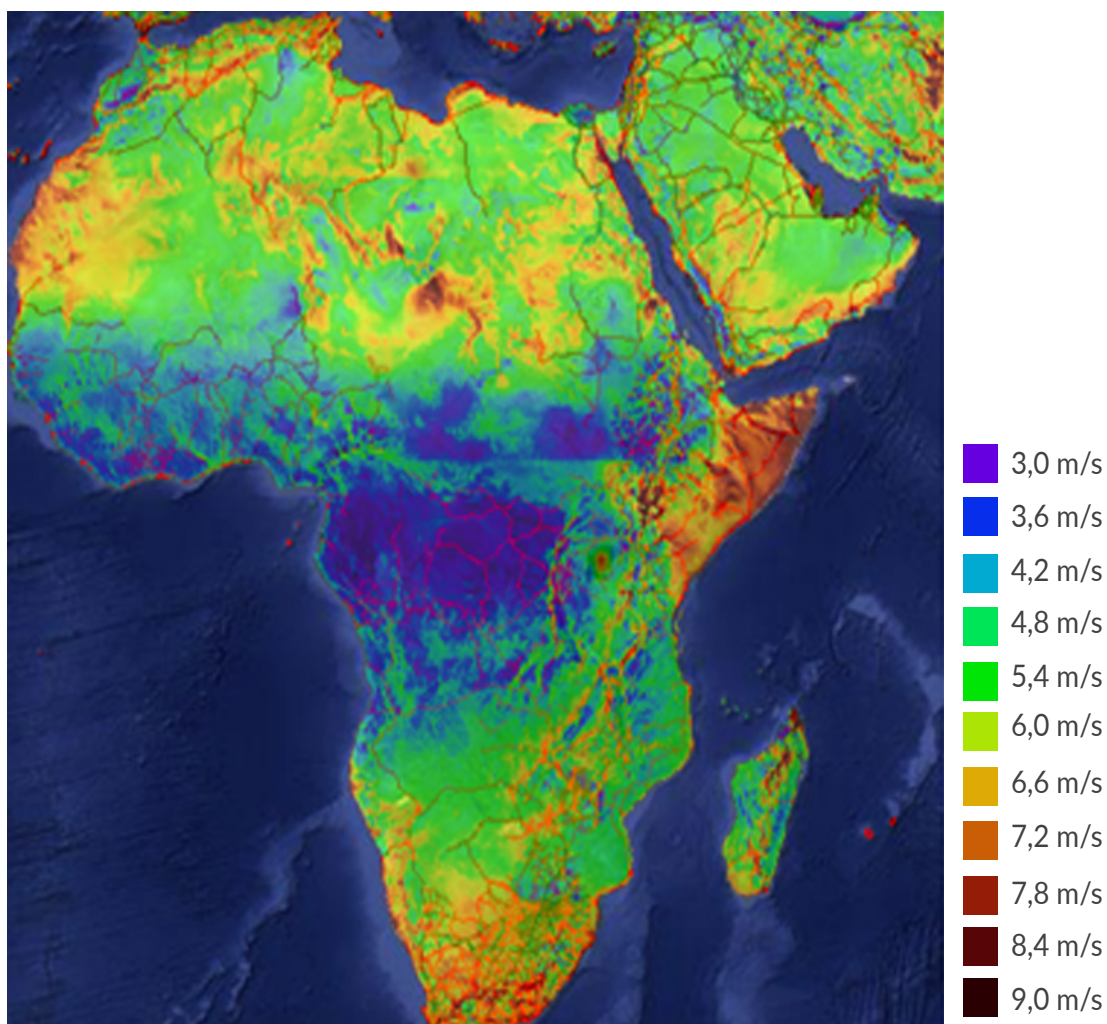


Source : IRENA. 2014

Énergie éolienne au large

Les vents marins offrent un grand potentiel éolien pour les États côtiers et insulaires d'Afrique de l'Est, avec une technologie parmi les plus avancées dans l'exploitation des ressources océaniques. Todd et al. (2013) ont calculé un coût de revient allant de 0,13 à 0,159 USD/kWh – un prix compétitif dans la gamme des technologies énergétiques océaniques. L'atlas de l'énergie éolienne en Afrique (figure 6.16) fait apparaître un potentiel important dans certains corridors, y compris la corne de l'Afrique. Les évaluations du potentiel de cette source d'énergie restent rares dans la région mais l'on peut supposer que les perspectives soient également très favorables dans les États côtiers et insulaires.

FIGURE 6.16 Atlas du potentiel de l'énergie éolienne en Afrique



Source : Atlas mondial des énergies renouvelables de l'IRENA (<http://irena.masdar.ac.ae/>)

Le *Mauritius Research Council* (MRC, 2012) estime le potentiel des énergies éoliennes en mer à 30 % des besoins en électricité de Rivière Noire, à 71 % des districts de l'est de l'île et 32 % des districts du sud du pays. Il considère par ailleurs que d'ici 2020, les énergies océaniques pourraient couvrir 80 % des besoins du pays. Des analyses de ce genre seraient précieuses aux planificateurs de tous les États côtiers et insulaires, afin qu'ils anticipent et intègrent des corridors viables d'énergie éolienne en mer dans leurs stratégies nationales de développement de l'énergie.

FIGURE 6.17 Sites de simulation pour l'évaluation du potentiel de l'énergie éolienne au large de Maurice



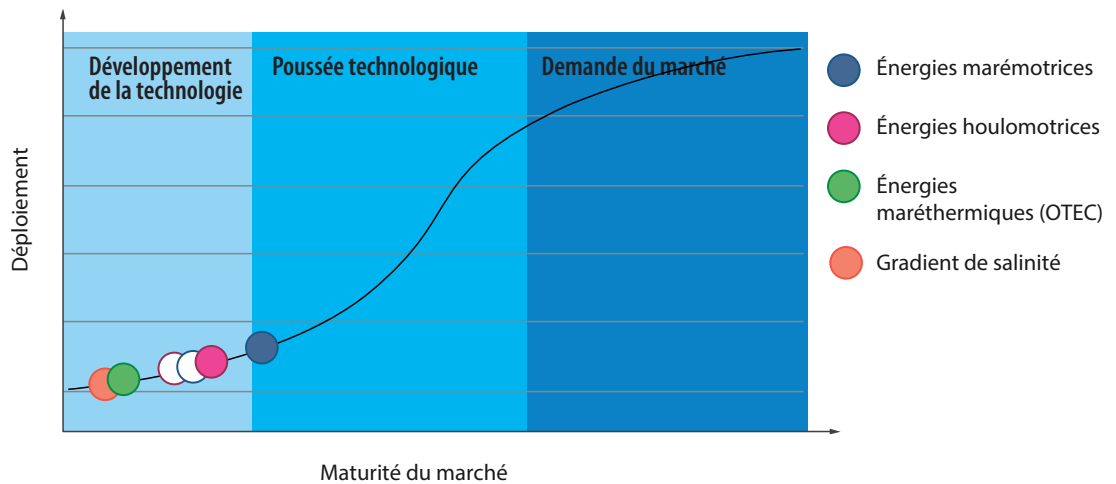
Source : MRC (2012)

Obstacles au développement des énergies renouvelables océaniques en Afrique de l'Est et marges de manœuvre politiques.

La région possède un potentiel significatif d'énergies océaniques renouvelables, mais aucune filière n'y est développée. Cela tient à plusieurs facteurs :

- une cartographie insuffisante des ressources océaniques énergétiques et l'absence d'évaluation de leur potentiel productif ;
- le stade encore embryonnaire de la plupart des technologies océaniques (même si d'importants progrès ont été réalisés sur le front des énergies marémotrices et houlomotrices) ;
- le coût encore élevé de l'énergie produite à partir des ressources océaniques ;
- le manque de sensibilisation au potentiel des énergies océaniques et à leur viabilité commerciale ;
- le manque d'expérience en matière de développement des énergies océaniques dans la région.

D'un point de vue technologique, les énergies océaniques en sont encore largement à leurs premiers pas (figure 6.18), même si certaines parviennent au stade où leurs promoteurs recherchent activement des soutiens financiers à leur déploiement.

FIGURE 6.18 Stades de développement des technologies énergétiques océaniques

Source : Magagna et Uihlein (2015)

En dépit des obstacles, il est temps de concevoir des politiques adéquates pour mieux exploiter le potentiel des ressources océaniques énergétiques, notamment en :

- associant le développement des énergies océaniques à des activités économiques marines à forte valeur ajoutée, comme l'extraction minière ou les filières halieutiques (pêche, transformation et conditionnement) ;
- évaluant le potentiel des ressources océaniques énergétiques et en intégrant le développement de ces ressources dans la planification stratégique ;
- améliorant la prise de conscience de la maturité des technologies océaniques énergétiques et en partageant davantage les connaissances entre les États côtiers et insulaires d'Afrique de l'Est ;
- mettant en place des dispositifs d'incitations, des tarifs préférentiels par exemple, pour soutenir le développement des énergies océaniques ;
- promouvant des initiatives privées et public-privé pour investir dans le développement des énergies océaniques.

6.2.2. Ressources énergétiques océaniques non renouvelables – pétrole et gaz offshore

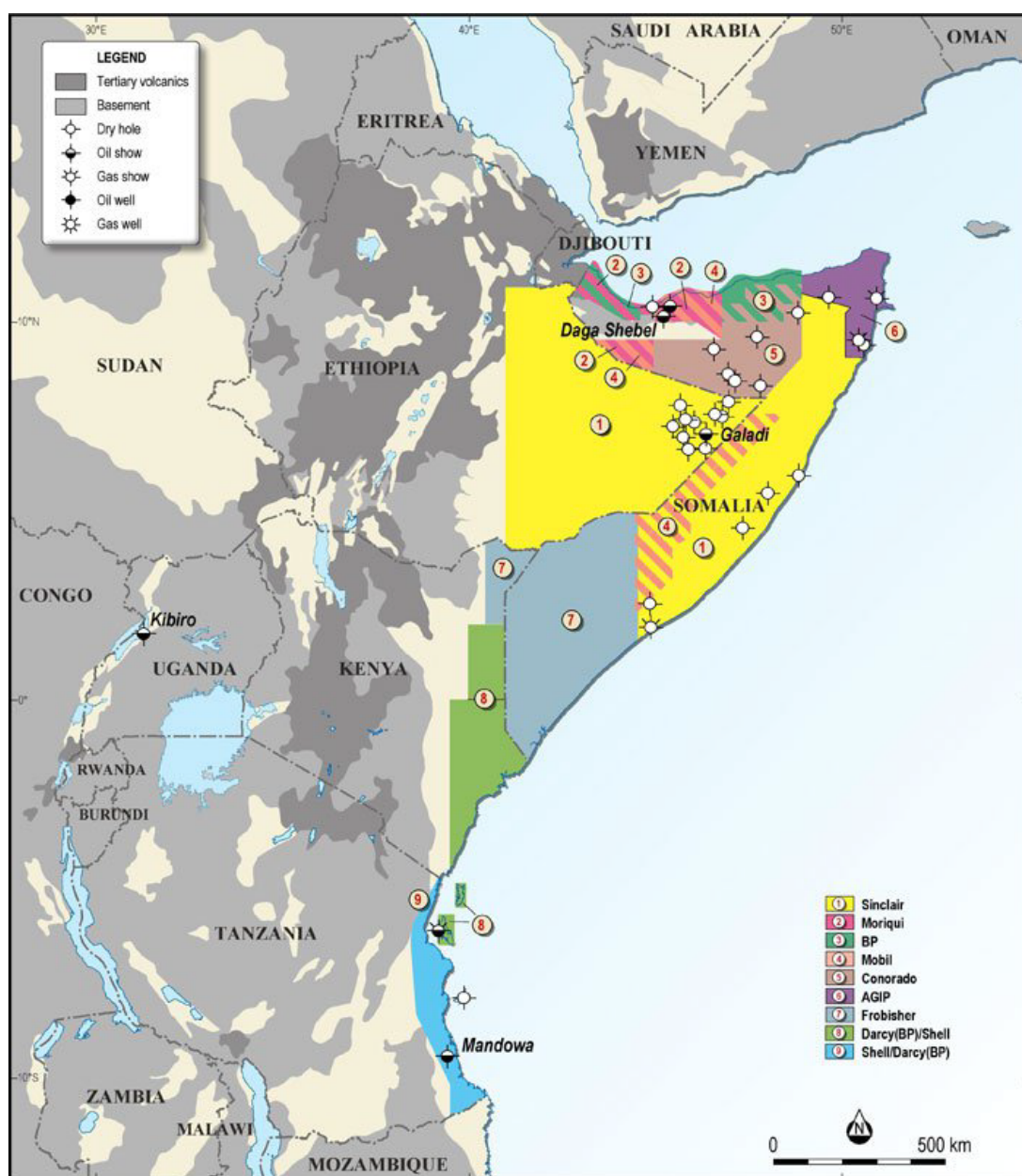
6.2.2.1. Les ressources d'hydrocarbures au large des côtes et l'état de leur développement en Afrique de l'Est

L'exploration des ressources en gaz et en pétrole de l'Afrique de l'Est a démarré après la Seconde Guerre mondiale mais, jusqu'à récemment, la région est restée nettement en marge des investissements internationaux dans le secteur des hydrocarbures. Les gisements importants et commercialement viables découverts au large des côtes de la

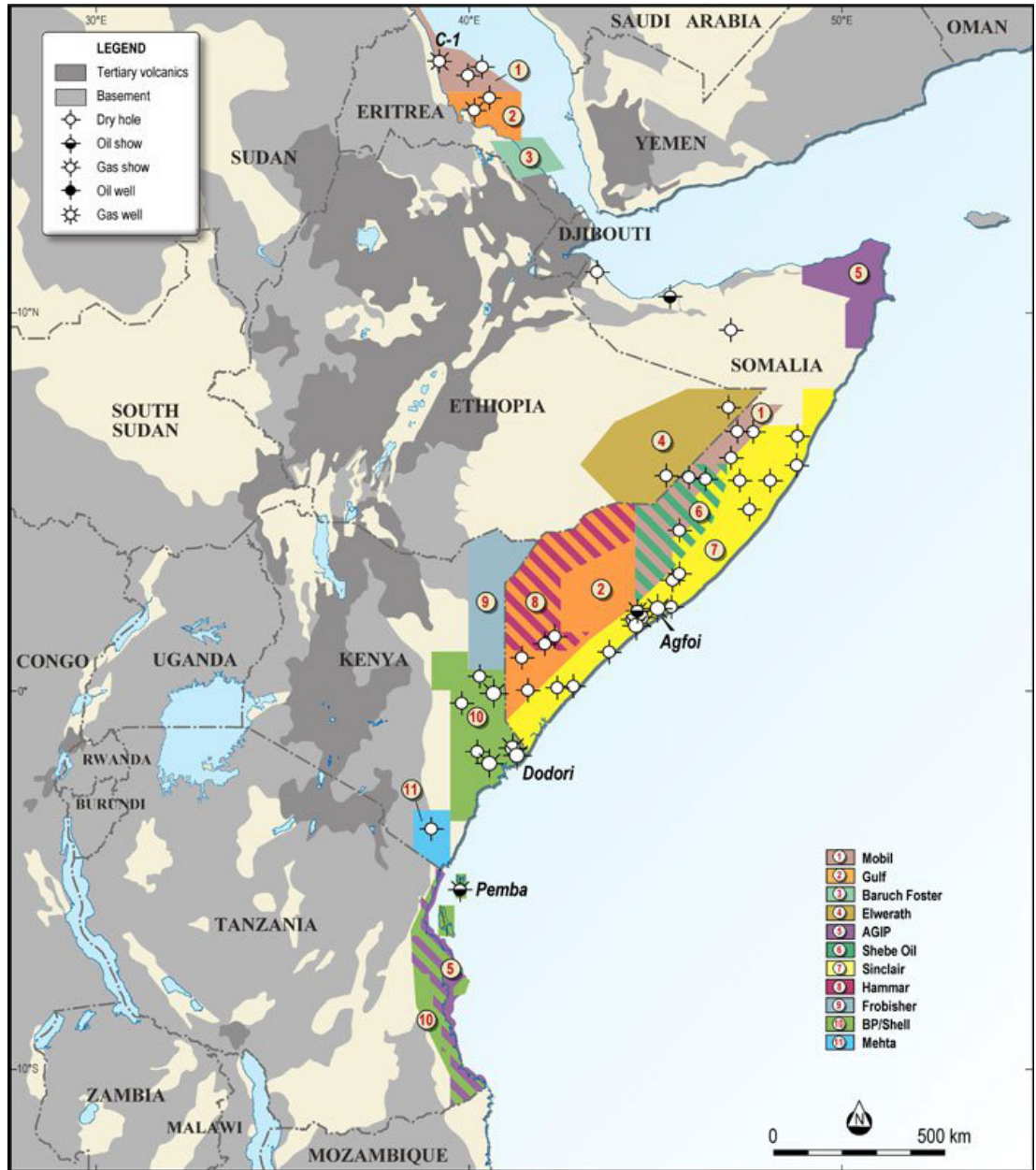
Tanzanie et du Mozambique, conjugués aux gisements pétroliers du Soudan du Sud et de l'Ouganda, ont réveillé l'intérêt pour la région malgré la baisse des cours pétroliers entre 2013 et 2015. L'Afrique de l'Est pourrait même constituer le prochain corridor de développement énergétique.

Depuis les années 1950, l'exploration de gaz et de pétrole se concentre en Éthiopie, en Somalie et au Kenya (figure 6.19). À partir des années 1980, les activités d'exploration et de développement se sont déplacées vers le sud de la région, se concentrant surtout au Kenya et en Tanzanie.

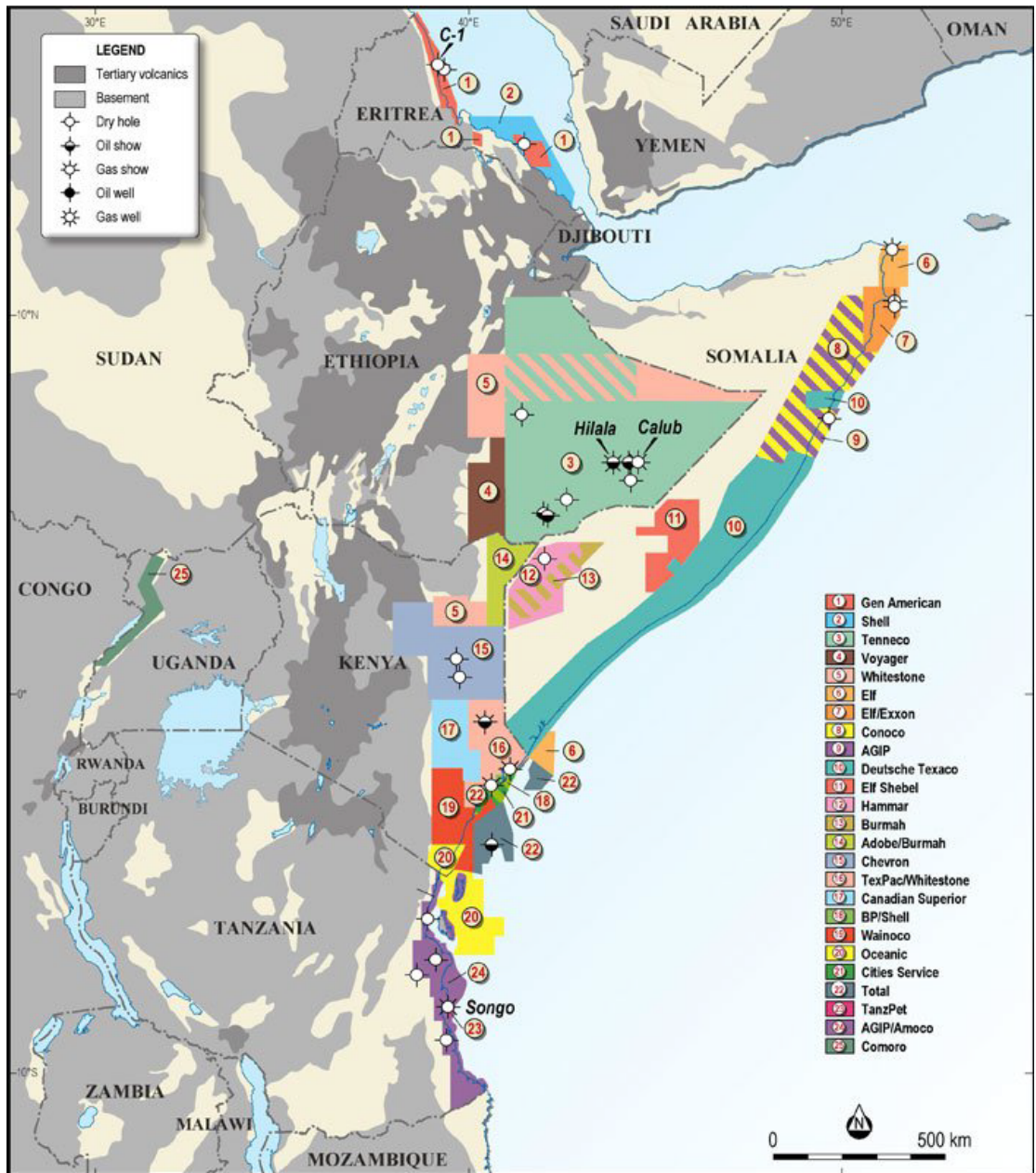
FIGURE 6.19 Exploration pétrolière et gazière en Afrique de l'Est, par décennie (1950-2010)



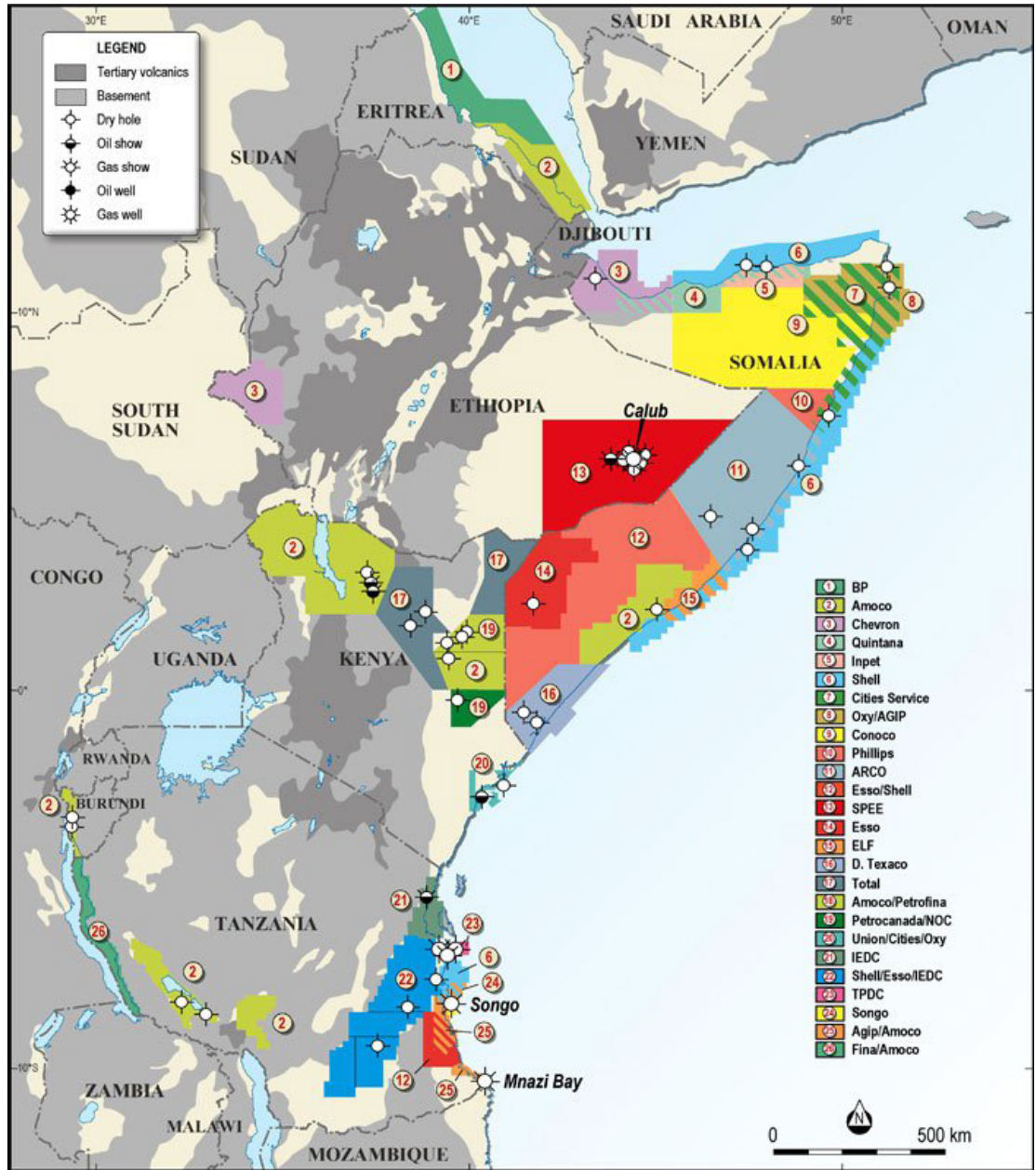
Source : Peter Purell, P&R Geological Consultants Pyt Ltd, 2014 (<http://www.geoexpro.com/articles/2014/09/oil-and-gas-exploration-in-east-africa-a-brief-history>)



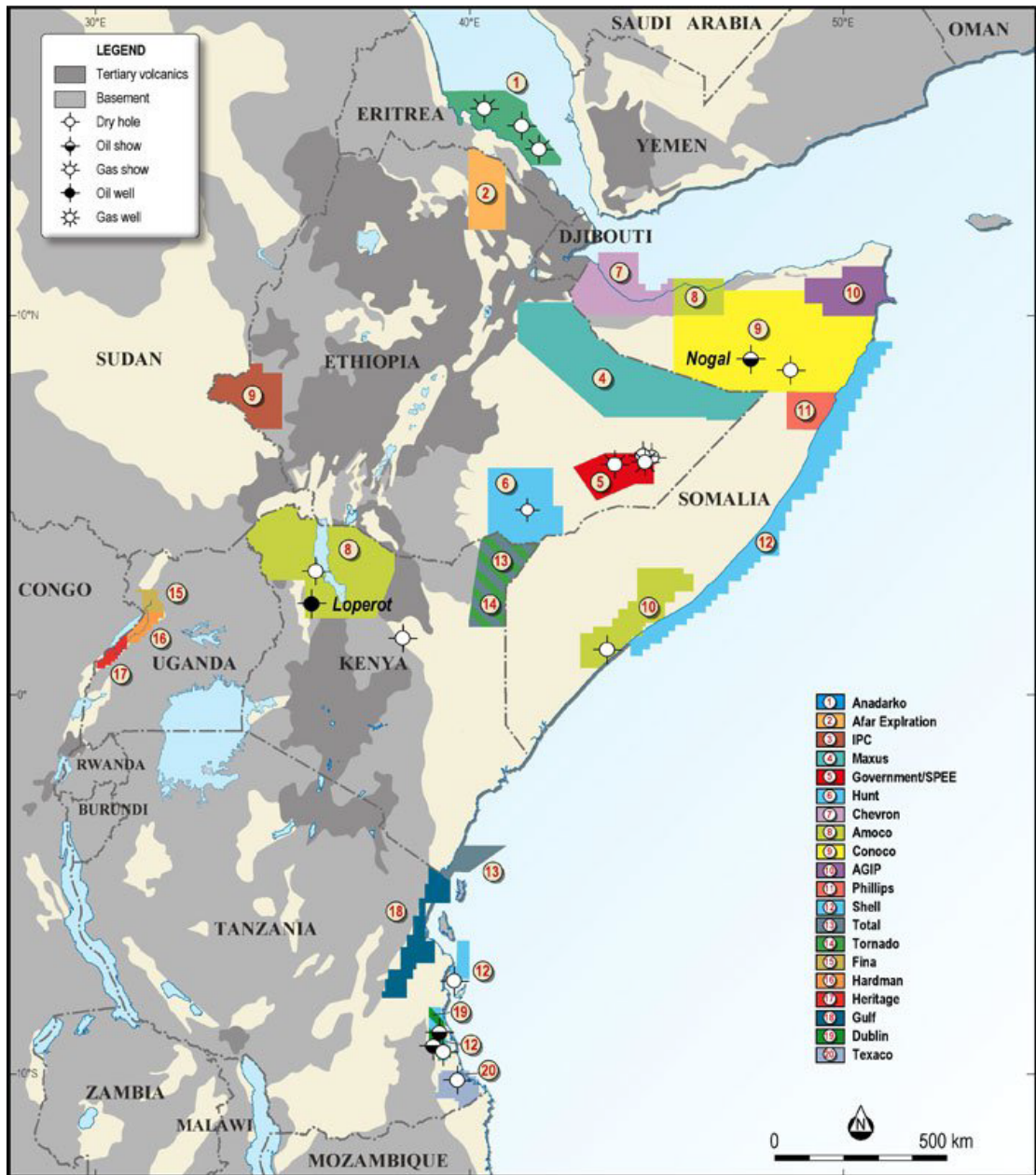
Source : Peter Purell, P&R Geological Consultants Pyt Ltd, 2014 (<http://www.geoexpo.com/articles/2014/09/oil-and-gas-exploration-in-east-africa-a-brief-history>)



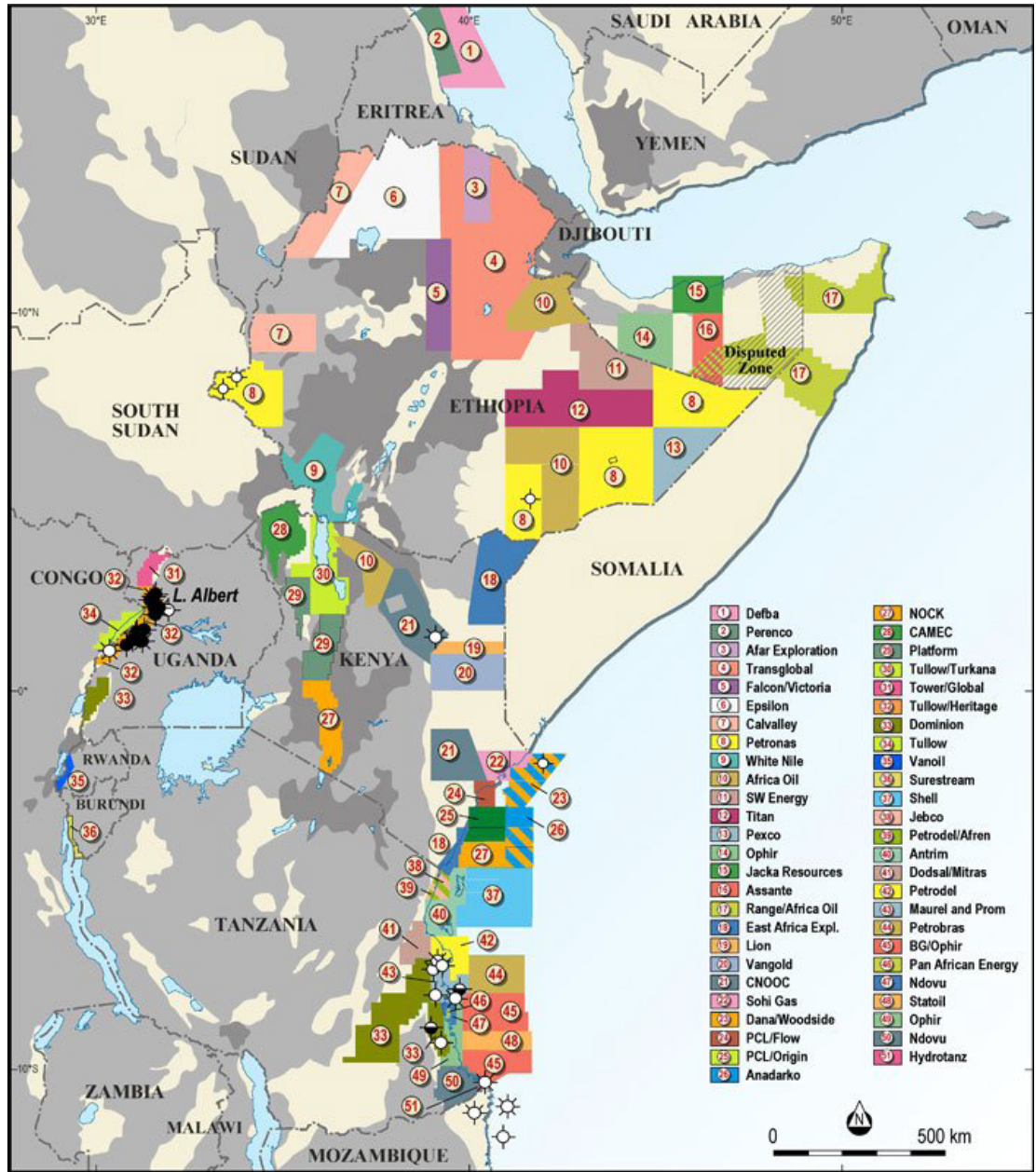
Source : Peter Purell, P&R Geological Consultants Pyt Ltd, 2014 (<http://www.geoexpro.com/articles/2014/09/oil-and-gas-exploration-in-east-africa-a-brief-history>)



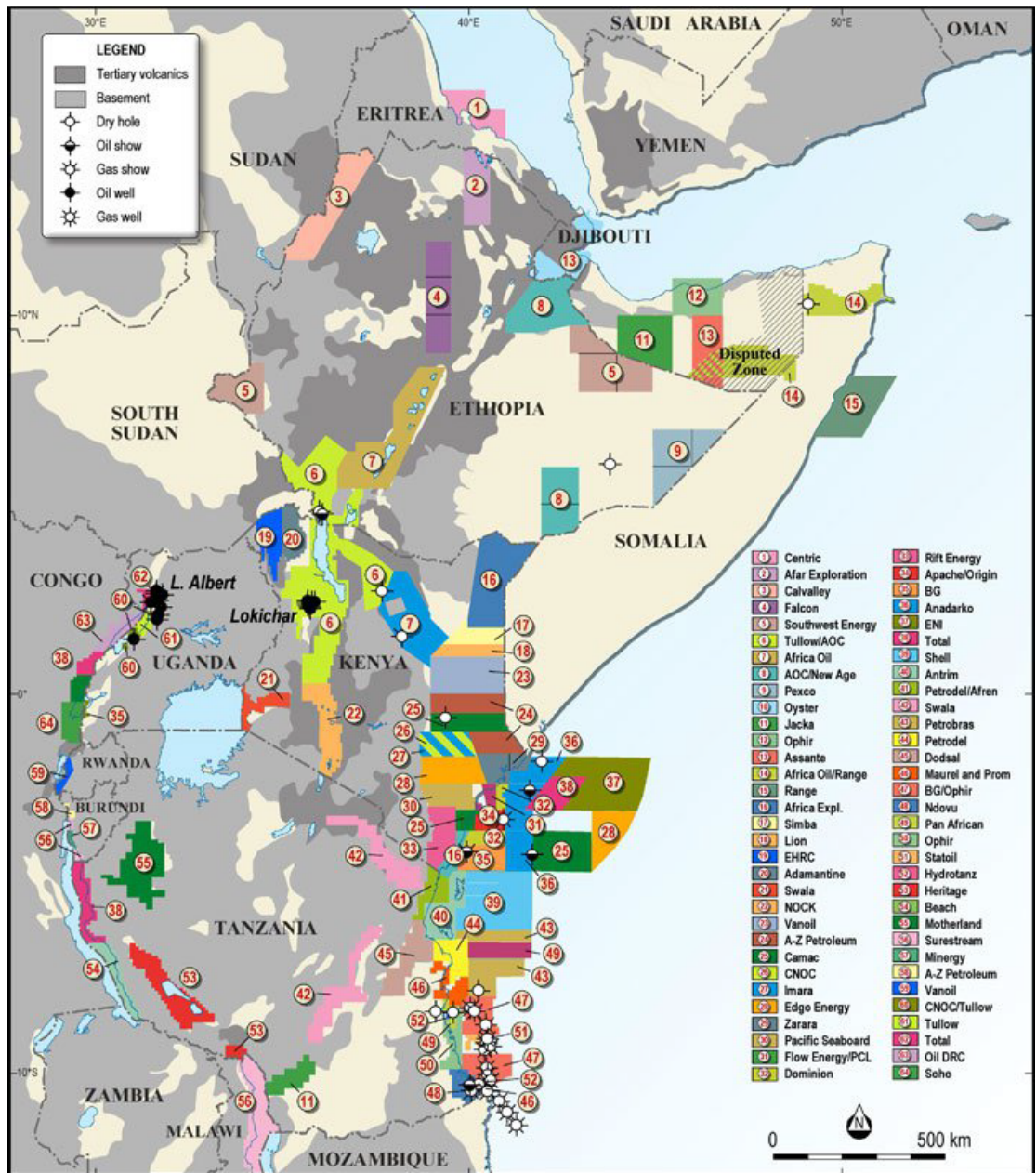
Source : Peter Purell, P&R Geological Consultants Pty Ltd, 2014 (<http://www.geoexpo.com/articles/2014/09/oil-and-gas-exploration-in-east-africa-a-brief-history>)



Source : Peter Purell, P&R Geological Consultants Pyt Ltd, 2014 (<http://www.geoexpro.com/articles/2014/09/oil-and-gas-exploration-in-east-africa-a-brief-history>)

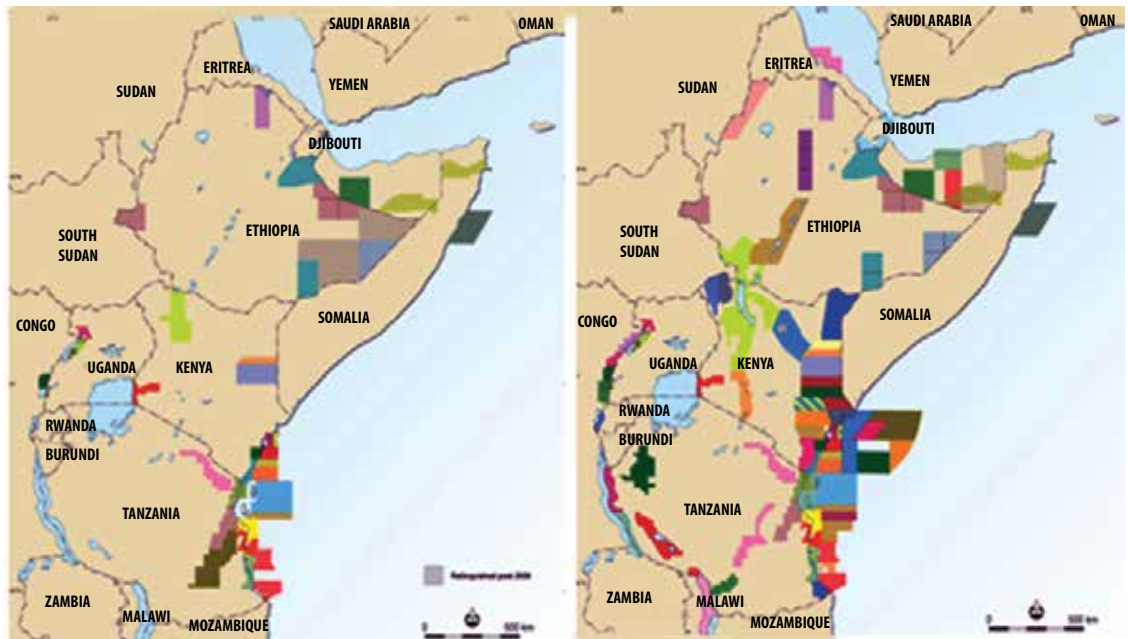


Source : Peter Purell, P&R Geological Consultants Pyt Ltd, 2014 (<http://www.geoexpo.com/articles/2014/09/oil-and-gas-exploration-in-east-africa-a-brief-history>)



Source : Peter Purell, P&R Geological Consultants Pyt Ltd, 2014 (<http://www.geoexpro.com/articles/2014/09/oil-and-gas-exploration-in-east-africa-a-brief-history>)

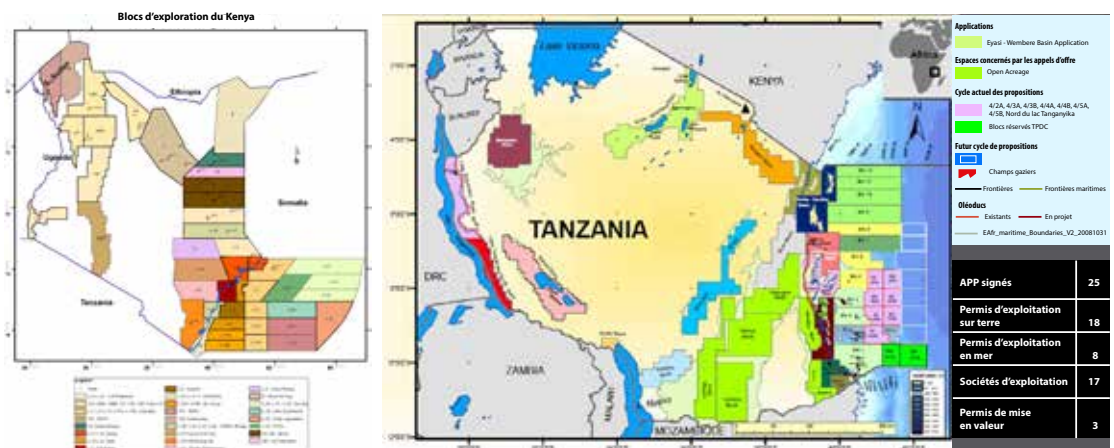
FIGURE 6.20 Délivrance des permis, 2006 et 2012



Source : Peter Purcell, P&R Geological Consultants Pty Ltd, 2014 <http://www.geoexpo.com/articles/2014/09/oil-and-gas-exploration-in-east-africa-a-brief-history>)

L'intérêt pour les gisements au large des côtes s'est renforcé et touche désormais l'océan Indien. La Somalie, le Kenya et la Tanzanie ont défini des blocs d'exploration et fait part de leur volonté d'attirer des investisseurs, comme Madagascar et les Seychelles.

FIGURE 6.21 Blocs d'exploration au large des côtes du Kenya et de la Tanzanie



Sources : Ecarte des blocs d'exploration du Kenya (gouvernement du Kenya) et carte des blocs d'exploration de Tanzanie (TPDC)

Il n'y a pas eu pour l'instant de découverte significative de ressources pétrolières au large des côtes de la région en quantité commerciale, même si la situation peut évoluer avec les activités actuelles d'exploration. En revanche, les ressources gazières au large de la Tanzanie sont déjà exploitées et participent à la production d'électricité pour pallier les pénuries.

TABLEAU 6.1 Tanzanie : production d'électricité à partir du gaz

Centrale	Capacités installées (MW)	Production (MW)
SongoSongo Gas		
Centrales de Songas	191	189
Centrale de Tanesco à Ubungo	100	100
Centrale de Tanesco à Jacobsen	100	75
Centrale de Tanesco à Tegeta	45	45
Symbion	112	-
Centrale de SomangaFungu	7.5	2.5
Mnazi Bay Gas		
Centrale de Tanesco à Mtwara	18	12

Source : Emma Msaky, *Oil and Gas Exploration - General Overview*, exposé de la Tanzania Private Sector Foundation à la délégation

6.2.3. Ressources pétrolières et gazières au large des côtes – défis à relever et opportunités à saisir

L'Afrique de l'Est est bien placée pour tirer profit de l'intérêt et des investissements du monde entier pour ses réserves de gaz et de pétrole en mer. Les réserves prouvées de pétrole au Soudan du Sud et en Ouganda ajoutées aux réserves connues de gaz au large des côtes du Mozambique et de Tanzanie permettent à la région de figurer en bonne place sur la carte énergétique mondiale. La prospection pétrolière et gazière autour des États insulaires et les attributions de droits d'exploration sont le signe d'un intérêt commercial grandissant. Mais certaines contraintes pourraient se révéler problématiques en termes de maintenance et d'augmentation future des investissements dans le secteur régional du gaz et du pétrole, dont :

1. les problèmes de sécurité : l'instabilité en Somalie a déjà rejailli sur le Kenya, avec un impact négatif sur le tourisme et, potentiellement, sur le secteur de l'énergie. S'ils sont intéressés par les réserves présumées de la Somalie, les investisseurs restent prudents à cause de la situation sécuritaire du pays sachant, qu'au-delà de la Somalie, le terrorisme et les actes de violence peuvent brouiller l'image de toute la région ;
2. a délimitation des frontières maritimes qui, à l'exception de celle entre l'Érythrée et le Yémen, reste plus que floue : la Somalie et le Kenya s'opposent sur l'emplacement de leur frontière maritime alors même que l'une et l'autre cherchent à attirer des investissements pour l'exploitation des réserves *offshore*.

L'Angola et la RDC de leur côté ont des prétentions concurrentes sur le domaine maritime. Ces contentieux militent pour une gestion transfrontalière des ressources et un cadre de développement à l'échelle régionale ;

3. le plancher océanique reste pour l'essentiel inexploré, et la cartographie du profil énergétique des fonds marins de la région constitue une étape coûteuse mais indispensable qui nécessite la mobilisation de financements.

Par ailleurs, les conséquences environnementales pour la région de la mise en valeur des ressources pétrolières et gazières en eau profonde sont probablement moins bien analysées en Afrique de l'Est que dans le reste du monde. La marée noire d'avril 2010 dans le golfe du Mexique, provoquée par une fuite sur la plateforme pétrolière exploitée par BP sur le site Macondo Prospect, a mis en évidence l'importance, parallèlement à l'exploitation des réserves, d'une évaluation d'impact environnemental et d'un cadre de gestion. De même, tandis que le procédé de la fracturation hydraulique pour extraire l'huile et le gaz de schiste a démontré son intérêt pour améliorer le prélèvement de ressources souterraines, ses conséquences écologiques restent largement méconnues et méritent une réflexion approfondie.

La question de la gestion des ressources, surtout pour éviter la fameuse « malédiction » des pays abondamment dotés en matières premières et améliorer les retombées sociales positives de cette activité, reste vitale pour les opérations sur terre et au large. L'expérience de l'Afrique démontre amplement l'utilité d'une gestion avisée des ressources budgétaires tirées de la manne pétrolière pour se prémunir contre les effets négatifs sur les autres secteurs productifs de l'économie. En outre, le développement durable des ressources doit continuer de s'appuyer sur des dispositifs visant à faire profiter la société au sens large de l'exploitation de ces atouts, notamment les communautés directement touchées par ces activités. La résolution des problèmes en suspens peut passer par les initiatives politiques suivantes :

- améliorer la paix et la sécurité dans la région et assurer une meilleure protection des eaux régionales ;
- délimiter correctement les frontières maritimes ;
- améliorer la cartographie des ressources pétrolières et gazières océaniques et en eau profonde, en partenariat avec les investisseurs ;
- favoriser la coopération régionale et la valorisation conjointe des ressources énergétiques transfrontalières de l'océan ;
- instaurer des fonds souverains et adopter des politiques budgétaires adaptées pour réduire les risques de corruption et garantir une stabilité budgétaire durable ;
- réaliser des évaluations d'impact de l'exploitation des ressources marines sur le milieu marin.

6.3 L'extraction minière sous-marine et en eau profonde

6.3.1. Gisements minéraux au large de l'Afrique de l'Est dans l'océan Indien occidental

L'exploitation minière en eau profonde est un sujet d'étude de longue date. La troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer s'est prolongée de 1973 à 1982, après l'adoption en 1970 de la Déclaration des principes régissant le fond des mers et des océans. La conférence avait pour objet de définir le cadre global et les orientations de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM). La déclaration de 1970 stipulait que les fonds marins situés en dehors des juridictions nationales étaient exclusivement réservés à un usage pacifique, et que leurs ressources minières relevaient du patrimoine commun de l'humanité et devaient donc être exploitées dans l'intérêt général de l'humanité. L'Autorité internationale des fonds marins (ISA, 2013) a relevé qu'après des décennies de relative indifférence, les avancées technologiques en matière d'exploitation minière sous-marine, conjuguées à une hausse de la demande en métaux et au déclin qualitatif des gisements terrestres de minerai de cobalt, de nickel et de cuivre, avaient relancé l'intérêt pour l'exploitation minière en eau profonde.

Les gisements minéraux en eau profonde sont recherchés parce qu'ils pourraient fournir de nouvelles sources de :

- cuivre, plomb, zinc, or, argent et autres métaux contenus dans les sulfures polymétalliques ;
- cobalt, titane, nickel, platine, molybdène, tellure, cérium et autres métaux et terres rares contenus dans les encroûtements cobaltifères de ferromanganèse ;
- manganèse, nickel, cobalt et cuivre contenus dans les nodules polymétalliques (appelés également nodules de manganèse).

En Afrique de l'Est, l'extraction minière en eau profonde est une source potentielle de développement économique et de revenu pour les États côtiers et insulaires. Il reste toutefois des défis technologiques à relever avant d'envisager toute opération commerciale. Il faudrait notamment mieux connaître les ressources sous-marines minérales de la région et identifier les zones prometteuses pour l'exploration et une éventuelle exploitation. La première commercialisation jamais effectuée de minerai extrait en eau profonde ne devrait démarrer qu'en 2016, en Papouasie-Nouvelle Guinée.

En plus des minerais situés en eau profonde, l'Afrique de l'Est dispose de ressources minérales à proximité des côtes, par exemple le sable et les granulats pour le bâtiment, le phosphate pour les engrais, les dépôts alluviaux contenant des oxydes de fer ou des sables aurifères, qui pourraient compléter les réserves du sous-sol. Comme pour les gisements en eau profonde, la recherche de minerais à proximité des côtes reste balbutiante, alors que celle-ci pourrait servir de point de départ à l'exploitation minière sous-marine dans la région.

L'océan Indien occidental compte les gisements minéraux en eau profonde les mieux connus d'Afrique de l'Est, qui contiennent des sulfures polymétalliques, des encroûtements cobaltifères de ferromanganèse et des nodules polymétalliques (ISA, 2015a). Ces ressources potentielles ont été identifiées à l'intérieur des zones économiques exclusives (ZEE) d'Afrique de l'Est ; mais il existe d'autres ressources potentielles en dehors des ZEE, par exemple des nodules polymétalliques (tableau 6.2).

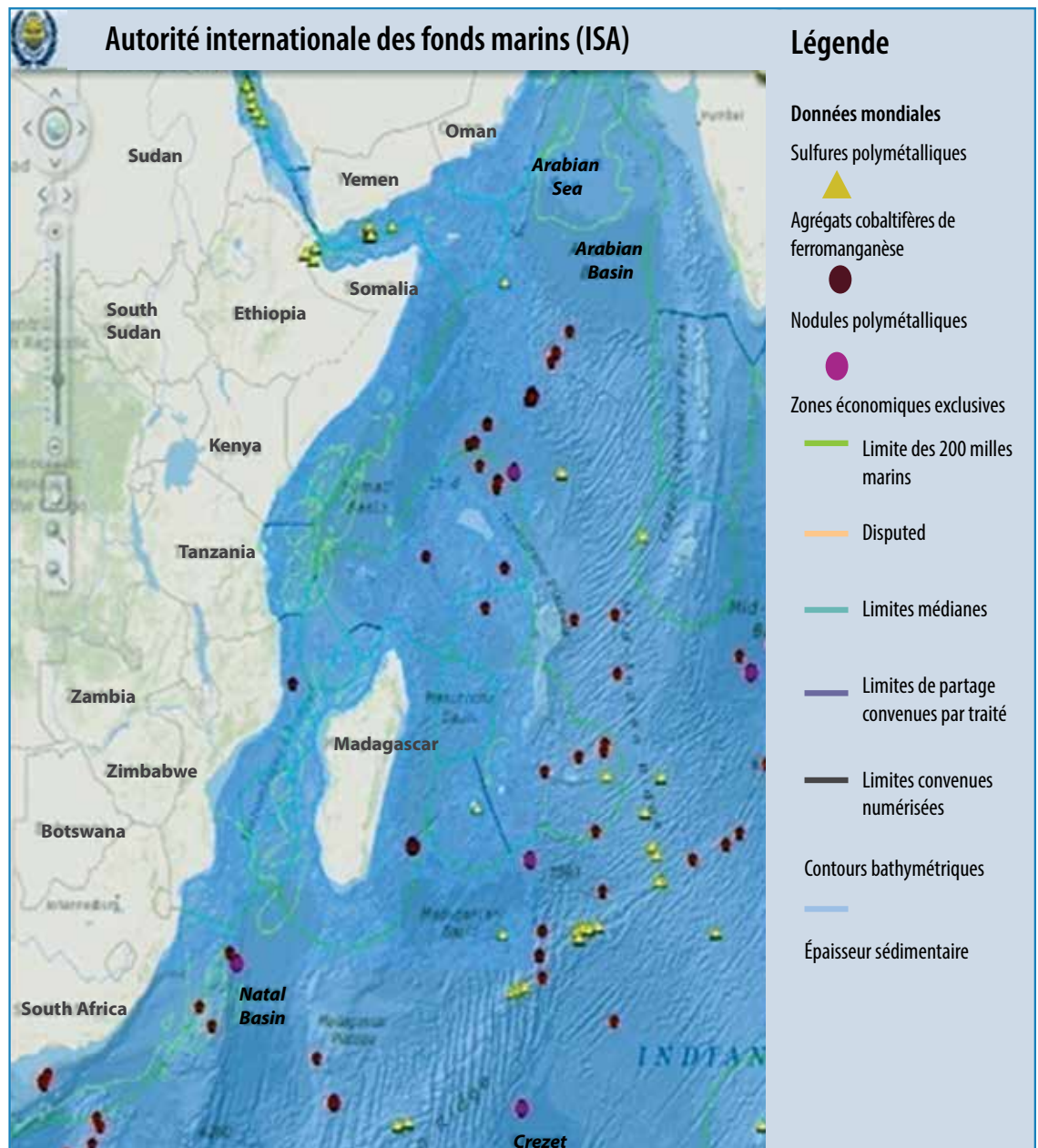
Parmi les pays côtiers d'Afrique de l'Est ², Djibouti et la Somalie disposent dans leurs ZEE de dépôts identifiés de sulfures polymétalliques, tandis que Madagascar et les Seychelles disposent de champs de nodules polymétalliques. Mais il reste probablement beaucoup d'autres dépôts à inventorier dans l'océan Indien occidental et dans les ZEE des pays riverains d'Afrique de l'Est.

La RDC est le seul pays d'Afrique de l'Est à posséder une façade atlantique. La ZEE correspondante s'étend à 200 milles marins au large d'une bande littorale de 169 km qu'elle partage avec l'Angola. Cette ZEE est l'objet de contestations entre les deux pays, d'autant qu'elle comporte d'importants gisements et réserves de pétrole. Aucun gisement de minerais en eau profonde n'a toutefois encore été identifié dans la partie de la ZEE revendiquée par la RDC.

À supposer que l'extraction de l'un ou l'autre des minerais identifiés dans les ZEE d'Afrique de l'Est puisse être économiquement viable compte tenu des technologies existantes ou à venir et du cours des matières premières, elle reste du domaine de l'hypothèse, et il faudra encore des années de recherches et d'évaluation du risque économique. De l'avis général, la plupart des gisements en eau profonde ne devraient être économiquement exploitables que lorsque les gisements du sous-sol terrestre, bien plus volumineux et plus concentrés en minerais, se seront épuisés (Coakley, 1997).

² L'Afrique de l'Est compte des pays enclavés dépourvus de ZEE dans l'océan Indien et des pays côtiers ou insulaires tous associés à des ZEE dans l'océan Indien. Les pays enclavés d'Afrique de l'Est sont le Burundi, l'Éthiopie, l'Ouganda, le Rwanda et le Soudan du Sud. Les pays côtiers sont Djibouti, l'Érythrée, le Kenya, la République démocratique du Congo, la Somalie et la Tanzanie. Les États insulaires sont les Comores, Madagascar et les Seychelles

FIGURE 6.22 Les ressources minérales en eau profonde dans l'océan Indien occidental



Source : d'après la cartographie SIG en SIG de l'ISA (ISA, 2015a)

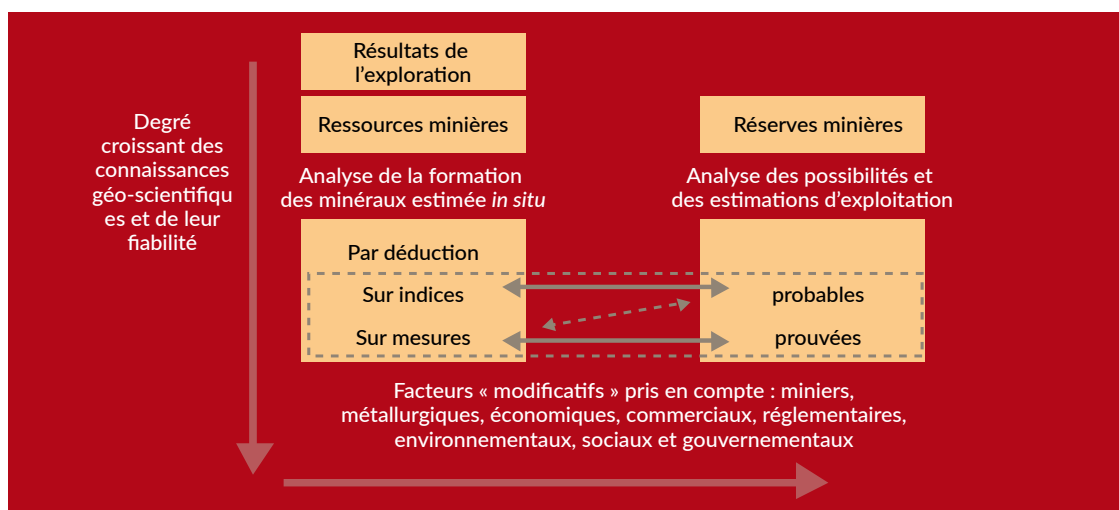
TABLEAU 6.2 Typologie et caractéristiques des dépôts minéraux

Typologie	Caractéristiques
Sulfures polymétalliques	Gisements de minéraux sulfurés, constitués par une activité hydrothermale, contenant des concentrations métalliques (notamment de fer, cuivre, plomb, or et argent). Ces dépôts incluent à la fois les sulfures actifs et inactifs. Ils peuvent s'agglutiner sur les reliefs sous-marins, les versants des failles ou le plancher océanique de pleine mer. Il peut s'agir de dépôts posés sur le fonds ou enfouis.
Nodules polymétalliques	Dépôts ou agrégats de nodules posés ou légèrement enfouis sur le plancher sous-marin en grande profondeur, contenant du manganèse, du nickel, du cobalt ou du cuivre. Ils sont aussi dénommés nodules de manganèse ou de ferromanganèse.
Agrégats cobaltifères de ferromanganèse	Dépôts d'oxydes et d'hydroxydes d'agrégats de cobalt riches en acier/manganèse (ferromanganèse). Ils se forment en profondeur par l'agglomération en substrats durs des minéraux contenus dans l'eau de mer sur les fonds au relief accentué, tels les reliefs sous-marins et les versants des failles. Ils contiennent, en faible quantité, de fortes concentrations de cobalt, titane, nickel, platine, molybdène, tellure, cérium et d'autres métaux et terres rares. Synonyme : agrégats de cobalt enrichi.

Source : d'après le Lexique scientifique de l'ISA (ISA, 2015b)

6.3.2. Ressources et réserves minières, permis d'exploration et d'exploitation

Les termes « ressources » et « réserves » ont un sens spécifique quand ils se rapportent aux minéraux et à l'exploitation minière. Ils sont ainsi utilisés dans les évaluations des connaissances géo-scientifiques, de même que dans les considérations d'ordre technique, économique ou de gouvernance entrant en jeu pour déterminer la rentabilité d'une activité minière (figure 6.23), ou encore dans la rédaction des permis d'activités en eau profonde (tableau 6.3).

FIGURE 6.23 Les rapports entre l'exploration, les ressources et les réserves minières

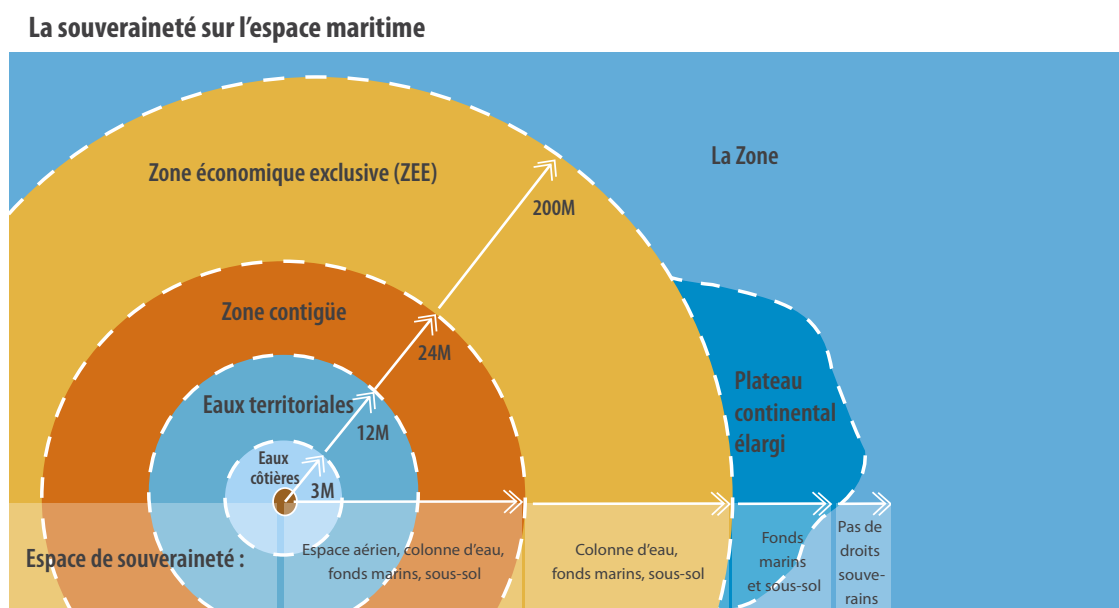
Source : South African Marine Rehabilitation and Education Centre (SAMREC) (2009)

De nombreux gisements en eau profonde ont été localisés, mais les connaissances géo-scientifiques sont insuffisantes pour estimer leur taille, les contraintes technologiques et la viabilité économique d'une éventuelle exploitation. Seule l'exploration peut permettre d'estimer ces ressources minières, soit par « déduction », soit en fonction d'« indices », soit sur la base de « mesures » effectives. On ne peut requalifier ces « ressources » en « réserves » qu'après avoir identifié les ayant-droits de leur exploitation et évalué que celle-ci serait économiquement viable. Les réserves seront ensuite considérées comme « probables » si elles sont basées sur des recherches géo-scientifiques d'un niveau raisonnable, et comme « prouvées » si elles sont basées sur des recherches de haut niveau (figure 6.23).

À chaque étape de la recherche, de la prospection et de l'exploration, notamment en eau profonde, les coûts s'envolent de façon spectaculaire, ce qui fait de la prospection et de l'exploration des ressources minières une entreprise à haut risque. Beaucoup de gisements identifiés dans le sous-sol continental ou marin sont abandonnés sans même avoir été exploités, au prix d'une perte considérable, en raison de résultats décevants lors de l'exploration ou de difficultés techniques insurmontables pour l'extraction.

Les États ont le droit souverain de délivrer les permis de prospection, d'exploration ou d'exploitation minières pour n'importe quel endroit de leur ZEE, et ils ont le même droit pour les fonds situés sur leur plateau continental élargi. Pour « la Zone » au large de la ZEE ou du plateau continental élargi, également appelée « la haute mer », c'est à l'Autorité maritime internationale qu'il revient de délivrer les permis de prospection, d'exploration et d'extraction minières en eau profonde (figure 6.24). L'ISA a publié un code minier qui établit les conditions et privilèges régissant la prospection et l'exploration. Un code minier régissant l'exploitation est en cours de rédaction.

FIGURE 6.24 Liens entre les résultats de la prospection, les ressources et les réserves minérales



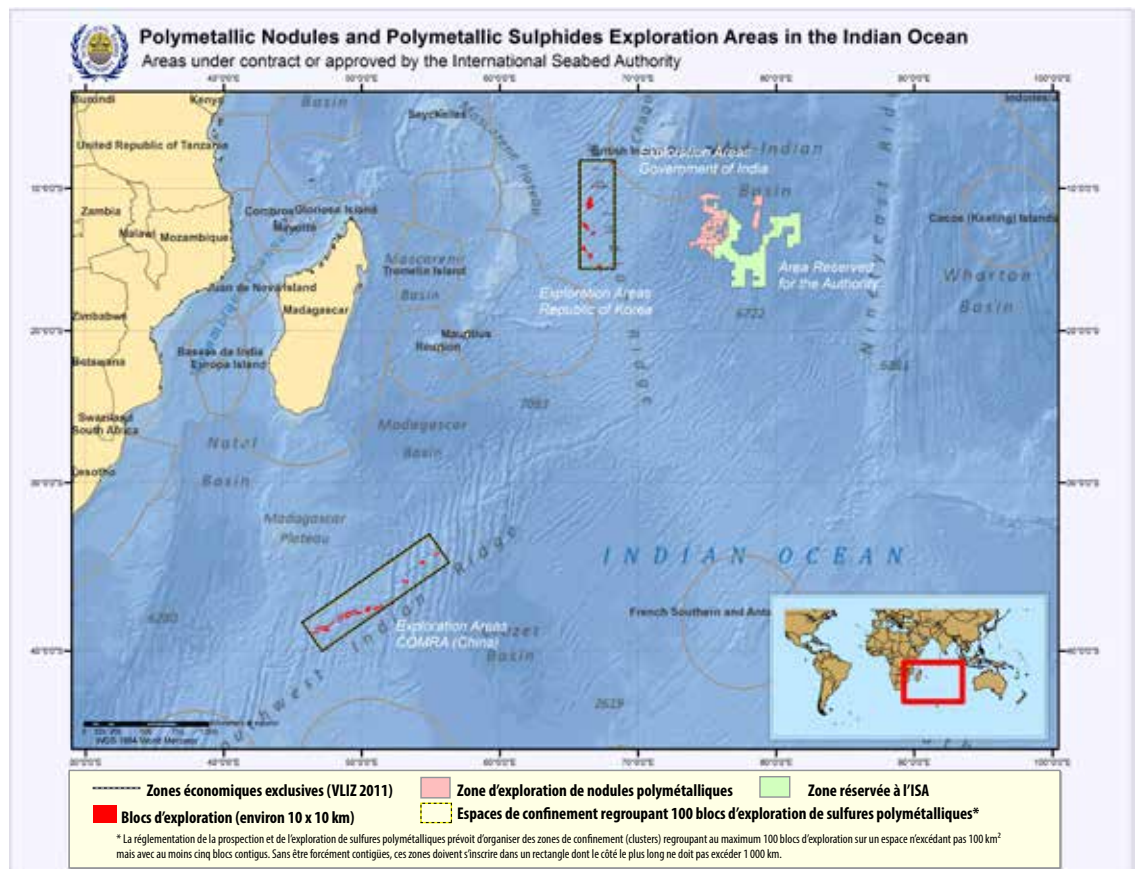
Source : GRID-Arendal 2014

6.3.3. L'exploration

L'exploration minière en eau profonde et l'expérimentation technologique correspondante ont débuté à la fin des années 1970 (ECORYS, 2014), mais aucune mine en eau profonde dans le monde n'est commercialement exploitée à ce jour (PNUE, 2014). La Papouasie-Nouvelle-Guinée vient toutefois de délivrer au canadien *Nautilus Minerals* un permis d'exploration du site Solwara 1 en vue d'une exploitation commerciale (*ibid.*). Dans l'océan Indien, l'Autorité internationale des fonds marins a délivré au gouvernement sud-coréen et à la COMRA, une société chinoise, un permis d'exploration d'un gisement de sulfures polymétalliques. L'ISA a également autorisé le gouvernement indien à explorer un gisement de nodules polymétalliques (ISA, 2015c). À ce jour, aucun pays d'Afrique de l'Est n'a officiellement accordé de permis d'exploration minière en eau profonde dans sa ZEE (ECORYS, 2014). Il faut aussi mentionner une tentative, dans les années 1980, d'exploration et de prélèvement d'échantillons de nodules polymétalliques dans les eaux des Seychelles, à proximité des îles Amirante (Coakley, 1997).

Les zones côtières n'ont guère fait l'objet de recherche, de prospection ni d'exploration de ressources minières sous-marines, ce qui reflète sans doute l'ignorance d'un potentiel.

FIGURE 6.25 Zones d'exploration de nodules et de sulfures polymétalliques dans l'océan Indien



Source : ISA 2015c

6.3.4. L'activité minière

En principe, l'activité minière à proximité des côtes ou en eau profonde se déroule en trois phases : l'extraction, le lavage en surface et la transformation (ECORYS, 2014 ; ISA, 2015d). La figure 6.26 illustre les différentes techniques et processus mobilisés dans l'activité minière en eau profonde. Les nodules polymétalliques peuvent être aspirés du plancher marin par des pompes déployées sur le fonds ; les sulfures polymétalliques et les agrégats, eux, sont concassés et broyés par d'autres engins, également disposés sur le fond. Le lavage en surface s'effectue généralement par aspiration vers un navire collecteur. Il est également possible de remonter le minerai avec une noria. L'excédent d'eau sur le navire collecteur est renvoyé au fonds par une canalisation. Le minerai sera ou bien traité à bord du navire collecteur, ou bien transporté vers une plateforme équipée des engins appropriés. Le traitement consiste à concentrer les minerais en extrayant les résidus. La concentration naturelle d'un minerai s'échelonnant de 3 à 30 % (ISA, 2015d), la plus grande partie des minéraux collectés sera retournée à l'environnement sous forme de résidus. On utilise les mêmes procédés dans les mines sous-marines proches des côtes : dans la plupart des cas, les technologies utilisées en eau profonde ont d'ailleurs été mises au point dans des activités minières situées à proximité des rivages.

Titulaire du contrat	Pays du titulaire	Date du contrat	Date of expiration	Localisation	Superficie de la zone concernée (en km ²)
Gouvernement de l'Inde		25 mars 2002	24 mars 2017	Bassin central de l'océan Indien	75 000
Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer)	France	20 Juin 2001	19 Juin 2016	Zone de fracture Clarion-Clipperton (CCZ)	75 000
Deep Ocean Resources Development Co. Ltd	Japon	20 Juin 2001	19 Juin 2016	CCZ	75 000
Yuzhmorgeologiya	Fédération de Russie	29 Mars 2001	28 Mars 2016	CCZ	75 000
China Ocean Mineral Resources Research and Development Association	Chine	22 Mai 2001	21 Mai 2016	CCZ	75 000
Interoceanmetal Joint Organization	Bulgarie, Cuba, Pologne, Russie, Slovaquie, Tchécoslovaquie	29 Mars 2001	28 Mars 2016	CCZ	75 000
Gouvernement de la République de Corée		27 Avril 2001	26 Avril 2016	CCZ	75 000
Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe	Allemagne	19 Juillet 2006	18 Juillet 2021	CCZ	75 000

Titulaire du contrat	Pays du titulaire	Date du contrat	Date of expiration	Localisation	Superficie de la zone concernée (en km ²)
Nauru Ocean Resources Inc.	Nauru	22 Juillet 2011	21 Juillet 2026	CCZ- zone réservée	75 000
Tonga Offshore Mining Limited	Tonga	11 janvier 2012	10 janvier 2027	CCZ- zone réservée	75 000
China Ocean Mineral Resources Research and Development Association	Chine	18 novembre 2011	17 novembre 2026	Dorsale sud-ouest indienne	10 000
Gouvernement de la Fédération de Russie		29 octobre 2012	28 octobre 2027	Dorsale médio-atlantique	10 000
UK Seabed Resources Ltd.	Royaume-Uni	8 février 2013	7 février 2028	CCZ	58 600
Marawa Research and Exploration Ltd.	Kiribati	En cours de signature		CCZ- zone réservée	75 000
G-TEC Sea Mineral Resources NV	Belgique	14 janvier 2013	13 janvier 2028	CCZ	75 000
Gouvernement de la République de Corée		En cours de signature		Océan Indien	10 000
Ifremer	France	En cours de signature		Dorsale médio-atlantique	10 000
China Ocean Mineral Resources Research and Development Association	Chine	En cours de signature		Océan Pacifique occidental	3 000
Japan Oil, Gas and Metals National Corporation		En cours de signature		Océan Pacifique occidental	3 000

Source : Policy Options Paper #5 (Les politiques possibles, n°5) : « Renforcer la réglementation de l'exploitation minière des grands fonds », document préparatoire de la troisième réunion de la Commission océanique intergouvernementale, novembre 2013

6.3.5. Fonds souverains et développement du secteur des hydrocarbures

Généralement, quand les cours des hydrocarbures s'envolent, ils déclenchent un boum économique dans les pays producteurs. Les fonds souverains d'investissement (FSI) se sont généralisés dans ces pays pour leur permettre de gérer les hauts revenus découlant de ces cours élevés, répartir dans la durée les bénéfices réalisés et lisser les effets de l'instabilité des prix des matières premières. Presque tous les membres de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) se sont dotés de FSI. Ces fonds sont institués pour mettre le budget et l'économie du pays à l'abri d'une volatilité excessive des recettes, pour aider les autorités monétaires à stériliser les surplus de liquidité, à épargner pour les générations futures et à favoriser le développement

économique et social. Le Ghana, pays producteur de pétrole, a créé deux FSI pour gérer ses recettes pétrolières et gazières, dans le but notamment de stabiliser son budget et d'épargner pour les générations futures. Ces FSI ont déjà été abondés et leurs allocations ont été reconverties en mécanismes de soutien au développement de l'économie. Avec la création d'un FSI de 115 millions USD, le Kenya a servi d'exemple à l'Ouganda et à la Tanzanie pour instituer un cadre légal de gestion des revenus attendus de leurs récentes découvertes de gisements pétroliers au large. La loi encadrant le Fonds souverain national kényan d'investissement (KNSWF) a pour but d'assurer que les recettes pétrolières, gazières et minières ne déstabilisent pas l'économie.

Le concept sous-jacent des FSI africains présume que les pays peuvent stimuler leur économie nationale en allouant une partie de leurs actifs aux secteurs en croissance. Le FSI de l'Angola a permis de cibler les secteurs vitaux du développement local, notamment l'agriculture, l'énergie et les transports. Le Mozambique et la Tanzanie ont recouru de la même manière à leurs FSI pour réaliser leurs objectifs de développement à long terme.

Les FSI peuvent représenter un investissement capital dans le développement durable s'ils sont régis par des mécanismes appropriés. Ils constituent des vecteurs de développement cruciaux à la disposition des gouvernements qui les possèdent et qui les gèrent, mais ils peuvent être aussi bien plus que cela. Ils peuvent permettre d'exporter un modèle de bonnes pratiques et de normes éthiques, de meilleure gouvernance d'entreprise et de politiques environnementales plus responsables socialement. Le rôle des FSI dans le développement local a toutefois été remis en question, par la Banque mondiale entre autres. En effet, si les FSI sont manipulés à des fins politiques, mal gérés ou détournés par des politiciens corrompus et des groupes d'intérêt, ils peuvent représenter une menace. Par ailleurs, si les FSI servent bien les objectifs de stabilisation de l'économie, il ne faut pas se priver pour autant d'investir dans un développement économique immédiat, au service des jeunes d'aujourd'hui et d'une population croissante.

6.3.6 Les impacts potentiels de l'activité minière en eau profonde

L'activité minière en eau profonde provoque toute une série d'atteintes à l'environnement et d'impacts économiques et sociaux. Elle risque de détruire les habitats des fonds où elle s'exerce ; elle implique un prélèvement de matériaux, soulève des panaches de boues, provoque bruits et vibrations et introduit de la lumière dans un milieu normalement plongé dans l'obscurité (figure 6.26) (PNUE, 2014 ; ECORYS, 2014). S'ajoutent les rejets des navires, en dépit de la réglementation MARPOL (Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires) (PNUE, 2014). Chaque étape de l'activité minière comporte des risques d'accident ou de pollutions accidentelles, que ce soit au fond, en surface ou lors des opérations de levage. Se pose en outre le problème des résidus miniers, matériaux bruts ou matériaux concassés qui se dissolvent facilement et risquent de se disperser en panache s'ils ne sont pas récupérés correctement ou s'ils sont éparpillés, par exemple par un tremblement de terre ou par des mouvements de masse (l'équivalent sous-marin des glissements de

terrain). Le prélèvement des sulfures polymétalliques fait peser des menaces spécifiques sur l'environnement, comme d'ailleurs tous les prélèvements provoquant la destruction d'un écosystème qui, à son tour, va limiter la capacité des organismes à s'adapter à la chaîne des cheminées hydrothermales. Le même problème se présente dans la nature quand les organismes et les écosystèmes doivent migrer d'un relief sous-marin à un autre, ce qui se produira si l'un de ces reliefs est exploité pour ses encroûtements cobaltifères de ferromanganèse. Les nodules polymétalliques mettant pour leur part des millénaires à se former, toute atteinte à leur écosystème mettra énormément de temps à se réparer.

Les impacts économiques de l'activité minière sous-marine impliquent un déplacement des zones de pêche de chalutage en profondeur hors des reliefs où sont agglutinés les encroûtements cobaltifères de ferromanganèse. Le prélèvement de ces agrégats affectera donc la pêche commerciale en eau profonde, bien qu'il soit difficile de mesurer cet impact. Les conflits d'intérêt sont plus aigus en cas d'activité minière à proximité du littoral, ne fût-ce qu'en raison du nombre d'habitants susceptibles d'être affectés. Les zones de pêche seront généralement perturbées et les impacts environnementaux davantage ressentis par les populations locales.

Des tensions sociales risquent de surgir quand une activité minière sous-marine se développe dans des zones de pêche. L'extraction minière, en eau profonde ou à proximité des côtes, peut certes créer des opportunités d'emploi, mais la plupart des travailleurs du secteur minier viendront de l'étranger en raison du haut niveau des qualifications requises. La concurrence pour obtenir un emploi peut être sévère, voire susciter des divisions, surtout si une communauté obtient plus de postes qu'une autre. En revanche, l'État percevra probablement des royalties, à supposer que le gouvernement n'ait pas consenti trop de concessions lors de la négociation du contrat. La façon dont ces retombées seront utilisées ou réparties peut être aussi source de tensions s'il n'y a pas un souci pointilleux d'équilibre entre les investissements dans le développement de la zone côtière concernée et dans le développement de l'économie nationale.

6.3.7. Enjeux et opportunités

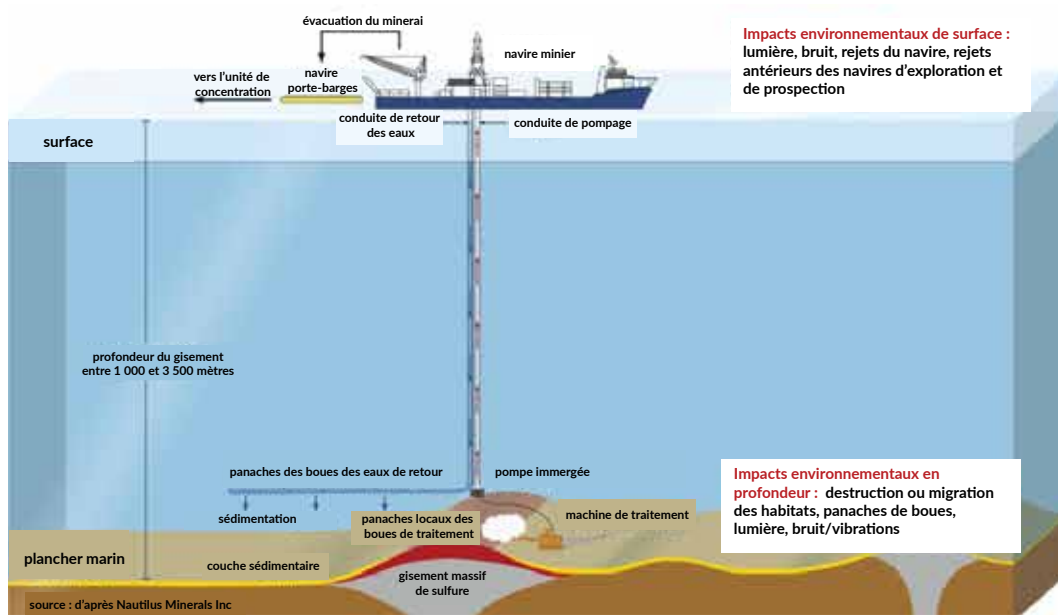
L'exploitation minière près des côtes comme en eau profonde repose sur toute une palette de dispositions techniques et politiques. Il est d'abord nécessaire de développer la recherche océanographique et de multiplier les prélèvements sur les fonds afin d'identifier de nouveaux gisements dans les ZEE des pays côtiers et insulaires d'Afrique de l'Est. Après avoir repéré ces gisements, il s'agira d'attirer des entreprises de prospection et d'exploration dotées des technologies requises et capables d'assumer le coût d'un inventaire géologique. La prospection et l'exploration permettront de préciser le volume et la teneur en minerai du gisement, et donc la viabilité économique d'une éventuelle exploitation. Prospection et exploration sont des entreprises à très haut risque, qui exigent une expertise et des équipements spécialisés peu communs. Compte tenu du niveau actuel de la connaissance des gisements miniers dans les ZEE de l'Afrique de l'Est, il faudra des années de recherche, de prospection et d'exploration avant une éventuelle exploitation des gisements identifiés.

La nécessité d'amplifier la recherche de minerais dans les zones côtières comme en eau profonde implique que les pays d'Afrique de l'Est lancent des programmes de recherche, se procurent des navires et coopèrent pour entreprendre des recherches dans leurs ZEE et sur le plateau continental élargi. Une telle collaboration permettrait d'améliorer la connaissance des gisements éventuels à proximité des rivages comme en haute mer, comme celle des écosystèmes associés, tout en renforçant les capacités régionales de la recherche.

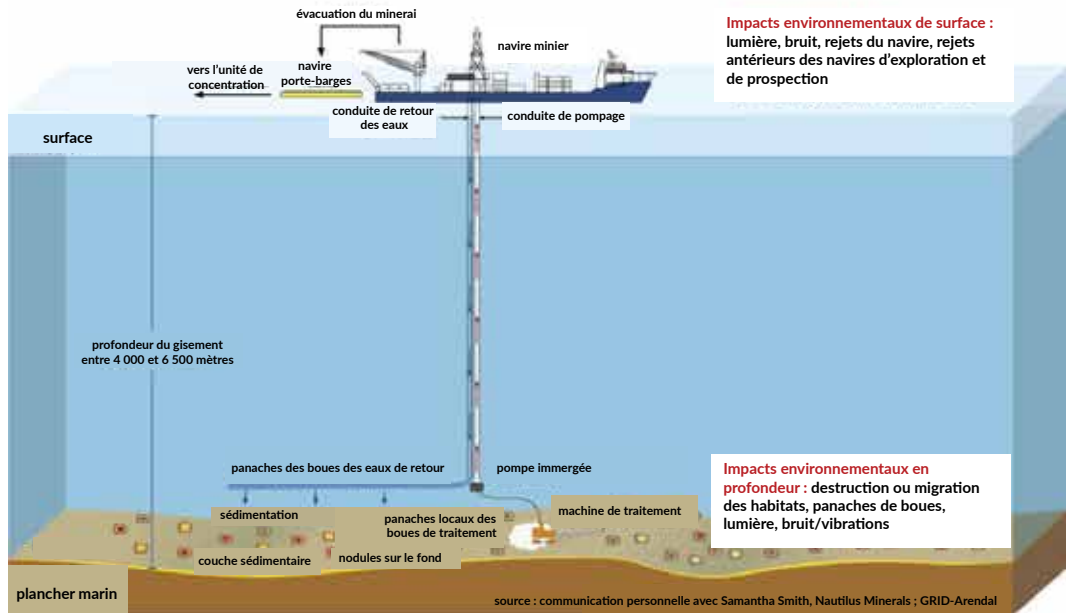
Il reste à concevoir à l'échelle mondiale une exploitation commerciale des minerais de haute mer qui intègre les défis techniques de leur extraction, du traitement des eaux excédentaires et des résidus, et la maîtrise des autres impacts environnementaux. Il est indispensable d'approfondir la recherche pour concevoir, créer et utiliser des outils adaptés aux fonds marins, des systèmes de levage et de drainage des eaux excédentaires, des équipements de séparation et de traitement sécurisés des résidus. La propriété intellectuelle de ces procédés reviendra aux organisations qui les auront développés et tous les opérateurs qui en feront usage seront soumis au versement de droits pour rémunérer l'immobilisation du capital investi et la propriété intellectuelle associée.

FIGURE 6.26 Schéma de l'activité minière en eau profonde

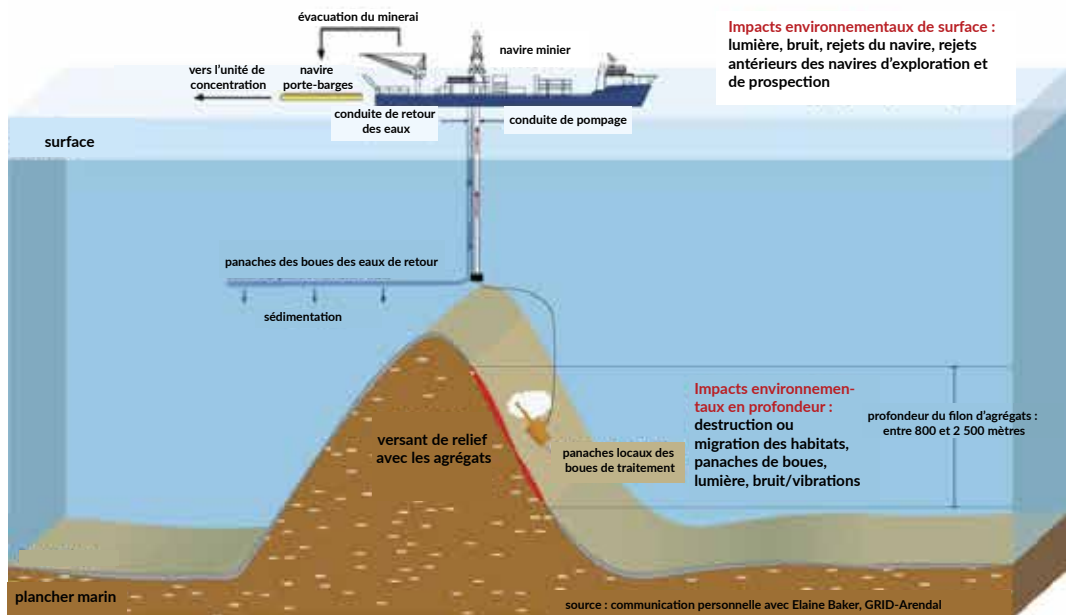
(a) Gisements de sulfure massifs



(b) Nodules de manganèse



(c) encroûtements cobaltifères de ferromanganèse



Source : PNUE 2014

Il faut s'attendre à des impacts environnementaux, économiques et sociaux au niveau local. En outre, il y aura conflit d'intérêts entre les exploitants des encroûtements cobaltifères et les pêcheurs au chalut de fond sur le versant des reliefs sous-marins. La plupart des pays ne disposent pas d'une politique minière en milieu marin adéquate pour gérer ces contentieux.

6.3.8. Élaborer une politique minière des fonds marins

L'activité minière en eau profonde, qu'elle relève des juridictions nationales ou de « la Zone », est régie par la CNUDM et réglementée par l'ISA. La prospection en eau profonde peut s'exercer avec le feu vert de l'ISA qui s'assure de son exercice en conformité avec le droit de la mer. La procédure vise à vérifier que l'opération, menée sous une juridiction nationale, sera exercée dans l'intérêt général de l'humanité.

Dans le contexte du cadre réglementaire international, la soutenabilité de l'activité minière est un précepte clé de la *Vision du régime minier pour l'Afrique* (VMA) adoptée lors du sommet des chefs d'État africains en février 2009 (Union africaine, 2009). Le manifeste préconise une « exploitation transparente, équitable et optimale des ressources minérales en tant que fondement d'une croissance durable et d'un développement socioéconomique généralisé ». À cet effet, il est important d'anticiper les impacts présumés de l'activité minière sur l'environnement, l'économie et la vie sociale afin d'en tenir compte dans les politiques, les lois, les règlements et les octrois de licences qui doivent réguler une activité minière durable en haute mer.

Des outils de plus en plus nombreux figurent dans l'arsenal des politiques de développement pour permettre de surmonter les problèmes que pose une exploitation de gisements miniers en eau profonde en phase avec la VMA. C'est le cas notamment du soutien du Centre africain de développement minier, un projet regroupant des partenaires actifs tels la Commission de l'UA, la BAfD, le Pnud et l'Uneca. Parallèlement avec la VMA et au plan de mise en œuvre de la VMA (AMV-Uneca, 2012), des documents d'orientation, comme le *Guide d'une vision minière nationale* (Centre africain de développement minier, 2014) peuvent être utiles à la définition des politiques nationales. Citons également l'Initiative pour le développement minier responsable du Forum économique mondial (FEM, 2013) et l'Initiative pour la transparence dans les industries extractives (ITIE).

L'Afrique de l'Est peut aussi se référer à la littérature de plus en plus abondante consacrée aux politiques, lois et règlements de l'industrie minière en eau profonde. L'ISA dispose d'un Code minier qui peut servir de modèle aux pays d'Afrique de l'Est pour l'encadrement législatif du secteur. Plusieurs pays, parmi lesquels les Fidji et la Papouasie-Nouvelle-Guinée, ont amélioré leur encadrement législatif et réglementaire du secteur minier maritime. L'on peut tirer aussi des leçons du Projet minier en eau profonde dans l'océan Indien occidental, une initiative commune du Secrétariat de la Communauté du Pacifique (CPS) et de la commission de l'UE ayant pour objectif d'« encourager une gouvernance informée et attentive de toute activité minière en eau profonde, dans le respect du droit international et dans un souci particulier de

protection de l'environnement marin et de répartition équitable des arrangements financiers entre les États insulaires et leurs habitants » (CPS, 2015). Des initiatives communes Afrique de l'Est/CPS renforceraient la coopération Sud-Sud.

En phase avec la Vision minière africaine, il est important que les pays d'Afrique de l'Est adoptent des politiques minières qui établissent des liens économiques avec les filières amont et aval du secteur minier et garantissent le développement des infrastructures et des compétences. Les liens d'amont comprennent les biens et services qu'il convient de mobiliser pour faciliter l'exploration et les opérations minières commanditées à l'intérieur de la région (y compris dans les pays enclavés), plutôt que de tout importer de l'étranger. Il s'agit notamment des filières de l'alimentation, du mobilier et du matériel de sécurité, de la maintenance des engins et des services bancaires. Il est également important de légiférer pour encadrer l'octroi des permis et les revenus fiscaux retirés de l'activité minière sous-marine. Il faut également impliquer davantage de parties dans l'élaboration des politiques nationales afin de faire accepter plus largement ces politiques, les lois et les règlements, ou le régime d'octroi des permis. Une vision commune de l'activité minière et des bénéfices à en retirer pour le développement peut y aider. La destination de ces revenus est une importante question à régler en amont du lancement de l'activité, en tenant compte des atteintes à l'environnement et des quelques opportunités d'emplois locaux procurées par l'activité minière en milieu marin.

6.4 Conclusions et recommandations

Il se passera encore quelques années avant que l'industrie minière au large, ou même à proximité des côtes, ne devienne réalité en Afrique de l'Est, tant cette activité émergente exige de connaissances géologiques, pose de défis technologiques et nécessite l'élaboration de politiques adéquates. En attendant, les gisements miniers proches des côtes ne suscitent à ce jour qu'un intérêt limité. La prise en compte des principes de la Vision minière de l'Afrique ouvre la voie à une gestion optimisée et soutenable des ressources minérales en eau profonde ou à proximité des côtes. Les énergies renouvelables sont une autre piste prometteuse pour l'Afrique de l'Est. Le déploiement et le recours aux énergies renouvelables dépendent cependant de chaque pays. Les Seychelles et Maurice ont engagé des projets à grande échelle pour réduire leur dépendance aux carburants fossiles et recourir davantage aux énergies renouvelables. Le développement des autres filières de l'économie bleue, comme le tourisme ou le développement des ports, devrait, quand c'est possible, s'appuyer sur les énergies renouvelables. Dans l'idéal, les gouvernements, la société civile et le secteur privé s'emploieront ensemble à développer une vision nationale du dossier de l'énergie avec pour objectif un développement de l'économie s'appuyant sur un déploiement des énergies renouvelables, des secteurs pétrolier et gazier et de l'industrie minière sous-marine, au large ou côtière.

Encadré 6.2 Les « SIDS Dock »

L'Afrique de l'Est pourrait s'inspirer du programme « SIDS Dock »³ lancé en 2011 par la Banque mondiale, le Danemark et le Japon pour encourager le développement de projets d'énergies renouvelables dans les petits États insulaires en développement (PEID, ou SIDS en anglais). « Dock » est l'abréviation de « *dockstation* », qui signifie « station d'accueil ».

L'objectif consiste à monter un réseau de coopération Sud-Sud pour créer un environnement institutionnel réglementaire et opérationnel propice au déploiement des énergies renouvelables et à l'adoption de réformes d'efficacité énergétique basées sur les meilleures pratiques internationales. Le programme soutient également les projets d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique pour une éventuelle transposition à grande échelle grâce aux fonds de soutien à la lutte contre le changement climatique et d'autres sources de financement.

La première phase du programme a permis le lancement de six projets d'énergie propre dans les Caraïbes, le Pacifique et en Afrique, avec pour finalité la mise en place d'un environnement propice aux énergies renouvelables et à l'efficacité énergétique.

Une telle vision incitera le législateur à embrasser tous les volets de l'activité minière y compris, par exemple, l'octroi des permis, la préservation de l'environnement, la santé, la sécurité, le régime fiscal et la protection de l'emploi. Les fonds souverains peuvent permettre de capitaliser les recettes budgétaires engendrées par les industries extractives. Le plan de soutien à la VMA de la commission de l'UA, de la BAFD et de l'Uneca recommande des approches pratiques qui garantissent de retirer de l'exploitation minière sous-marine des avantages équitables pour les différentes régions d'Afrique. La coopération, y compris Sud-Sud, jouera aussi un rôle important pour optimiser le transfert des connaissances et l'échange des expériences. Une évaluation indépendante et transparente des risques environnementaux éclairera les décideurs politiques responsables de l'octroi des permis et pourra renforcer la position des pays concessionnaires et leur capacité de négociation lors des discussions avec des interlocuteurs du secteur privé. Le régime de propriété, la répartition des bénéfices (potentiels) de la prospection et de l'extraction minières sont des sujets cruciaux à négocier en amont, de façon à attirer au pays le maximum de retombées possible tout en préservant l'environnement.

³ Banque mondiale (2015), Le programme « SIDS Dock », http://www.esmap.org/sites/esmap.org/files/DocumentLibrary/SIDS%20DOCK_Apr%202015-v3.pdf. Consulté le 15 janvier 2015

Références

- Agence internationale des énergies renouvelables (2014), *Ocean Energy: Technology Readiness, Patents, Deployment Status and Outlook*, Masdar City : IRENA. http://www.irena.org/DocumentDownloads/Publications/IRENA_Ocean_Energy_report_2014.pdf Consulté le 12/01/2015
- Angelist-Dimakis, A., M. Biberacher, J. Dominguez, G. Fiorese, S. Gadocha and E. Gnansounou (2011), "Methods and Tools to Evaluate the Availability of Renewable Energy Sources", *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 15: 1 182-200
- Autorité internationale des fonds marins (2015a), *International Seabed Authority Map of Polymetallic Nodules and Polymetallic Sulfures Exploration Areas in the Indian Ocean*, Kingston : ISA. <http://www.isa.org.jm/sites/default/files/maps/indianocean.jpg>
- Autorité internationale des fonds marins (2015b), *International Seabed Authority Scientific Glossary*, Kingston : ISA. <http://www.isa.org.jm/scientific-glossary> Consulté le 15/01/2015
- Autorité internationale des fonds marins (2015c), *International Seabed Authority Map of Polymetallic Nodules and Polymetallic Sulfures Exploration Areas in the Indian Ocean*, Kingston : ISA. <http://www.isa.org.jm/sites/default/files/maps/indianocean.jpg>
- Autorité internationale des fonds marins (2015d), *International Seabed Authority Seabed Technology Brochure*, Kingston : ISA <http://www.isa.org.jm/files/documents/EN/Brochures/ENG10.pdf>. Consulté le 15/01/2015
- Autorité internationale des fonds marins (2013), "Towards the development of a regulatory framework for polymetallic nodule exploitation in the Area", *Technical Study No. 11*
- Banque africaine de développement (2004), *Étude stratégique de déploiement de l'énergie éolienne en Afrique*, Tunis : BAfD
- Banque africaine de développement, Commission de l'Union africaine, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (2012), *Building a sustainable future for Africa's extractive industry: From vision to Action: Action Plan for Implementing the Africa Mining Vision*, Addis-Abeba : AMV-UNECA
- Centre africain de développement minier (2014), *A Country Mining Vision Guidebook: Domesticating the Africa Mining Vision*. Available online 15/01/2015: http://api.ning.com/files/jPvKO*118G8Dr9hckLtHVJ25h3JD6Mh9cW77*zgkQOAb4fldFDxhroE6yueELFIgwE*IFRMaSLuEQxyv8E4fRnHPXd3L-9iC/ACountryMiningVisionGuidebook.pdf Consulté le 15/01/2015
- Challaghan, J. (2006), *Future Marine Energy- Results of the Marine Energy Challenge: Cost Competitiveness and Growth of Wave and Tidal Stream Energy*, Londres : The Carbon Trust
- Charlier, R.-H. and J.-R. Justus (1993), "Ocean Energies - Environmental, Economic and Technological Aspects of Alternative Power Sources", *Elsevier Oceanography Series*
- Coakley, G.-J. (1997), *The Mineral Industry of Indian Ocean Islands*. Reston, Va : United States Geological Survey. Consultable sur : <http://minerals.usgs.gov/minerals/pubs/country/1997/ioi97.pdf>
- Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (2014), *Accès à l'énergie et sécurité énergétique en Afrique de l'Est : situation actuelle et moyens de l'améliorer*, Addis-Abeba : UNECA
- Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (1985), *Study on the Possibility of Developing Ocean Energy Resources of East African Coastal Member States*. Addis-Abeba : UNECA
- ECORYS (2014), *Study to investigate the state of knowledge of deep-sea mining. Report for the European Commission - DG Maritime Affairs and Fisheries*, <https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/sites/maritimeforum/files/FGP96656%20DSM%20Interim%20report%20280314.pdf>. Consulté le 15/01/2015

- Esteban, M. and D. Leary (2012), "Current developments and future prospects of offshore wind and ocean energy", *Applied Energy* 90: 128-136
- Forum économique mondial (2013), *Initiative pour le développement minier responsable*, Genève : FEM, <http://www.weforum.org/reports/mineral-value-management-multidimensional-view-value-creation-mining-french>
- Hammar, L., J. Ehnberg, A. Mavume, B.-C. Cuamba and S. Molander (2012), "Renewable Ocean Energy in the Western Indian Ocean", *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 16: 4938-4950
- GRID-Arendal (2014), *Deep Sea Minerals and the Green Economy*, Arendal : GRID-Arendal
https://nicholasinstitute.duke.edu/sites/default/files/publications/chapter_4_-_sustainable_economic_development_and_deep_sea_mining.pdf Consulté le 31/03/2015
- Khan, J. and G. Bhuyan (2009), *Ocean Energy: Global Technology Development Status*, Surrey : Powertech Labs
- Khan, J., G. Bhuyan, M.-T. Iqbal and J.-E. Quaicoe (2009), "Hydrokinetic Energy Conversion Systems and Assessment of Horizontal and Vertical Axis Turbines for River and Tidal Applications: a Technology Status Review", *Applied Energy* 86: 1823-1835
- Magagna, D. and A. Uihlein (2015), *2014 JRC Ocean Energy Status Report: technology, market and economic aspects of ocean energy in Europe*, Bruxelles : Commission européenne
- Mauritius Research Council (2012), *Marine Based Renewable Energy for Small Island States - the Case of Mauritius*, Ebene Cybercity : MRC.
- Organisation des Nations Unies (1970), *Déclaration des principes régissant le fond des mers et des océans, ainsi que leur sous-sol, au-delà des limites de la juridiction nationale, Résolution 2749 (XXV)*, New York : UN, décembre, [http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=A/RES/2749\(XXV\)&Lang=F](http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=A/RES/2749(XXV)&Lang=F)
- Programme des Nations Unies pour l'environnement (2014), *Wealth in the Oceans: Deep sea mining on the horizon?* Nairobi: UNEP, Global Environmental Alert Service (GEAS), mai, http://www.unep.org/pdf/GEAS_May2014_DeepSeaMining.pdf, Consulté le 15/01/2015
- Secrétariat de la Communauté du Pacifique (2015), *Deep Sea Minerals Project*, <http://www.sopac.org/dsm/> Consulté le 15/01/2015
- South African Mineral Codes (2009), *The South African Code for the Reporting of Exploration Results, Mineral Resources and Mineral Reserves (SAMREC) 2007 Version as Amended in 2009*, Durban : SAMCODE. <http://www.samcode.co.za/downloads/SAMREC2009.pdf>
- Todd, J., J. Chen and F. Clogston (2013), *Creating the Clean Energy Economy Analysis of the Offshore Wind Energy Industry*, Washington D.C. : International Economic Development Council
- Union africaine (2009), *Vision du régime minier de l'Afrique*, Addis-Abeba. <http://pages.au.int/sites/default/files/AfricaMiningVisionfrench.pdf>
- Wang S., P. Yuan, D. Li and Y. Jiao (2011), "An Overview of Ocean Renewable Energy in China", *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 15:91-111





Gestion durable de la pêche

Un filet de pêche dans l'eau, de Eugene Sergeev.

7.1 Introduction

Le secteur des pêches est très important pour l'économie bleue compte tenu de sa capacité à contribuer à la sécurité alimentaire et à fournir des sources de revenus et des emplois tout en créant de la richesse au niveau national. Les ressources halieutiques fournissent une grande partie, parfois la majeure partie, des protéines consommées par les populations côtières d'Afrique de l'Est. L'industrie de la pêche crée des emplois directs et indirects et apporte des recettes budgétaires aux États, sans compter les revenus tirés de la maintenance des flottes étrangères dans les ports régionaux (Allison, 2011). Les États côtiers et les États insulaires de la région (Comores, Djibouti, Érythrée, Kenya, Madagascar, Seychelles, Somalie et Tanzanie) disposent d'une zone économique exclusive (ZEE) très vaste dans l'océan Indien, d'environ 4 millions de kilomètres carrés. Avec la façade atlantique (38 km de longueur) de la République démocratique du Congo (RDC), l'Afrique de l'Est a même un débouché sur le golfe de Guinée, en Afrique de l'Ouest. La pêche est-africaine représente la moitié de toutes les prises réalisées en Afrique (FAO, 2010) et elle fait travailler quelque 730 000 pêcheurs. En 2009, la production a dépassé 3,7 millions de tonnes.

Le secteur est-africain de la pêche est diversifié. L'éventail des prises va de la perche du Nil, capturée dans le lac Victoria et destinée à l'exportation, au thon capturé à grande échelle dans l'océan Indien en passant par la pêche ou les élevages de tilapias et de poissons-chats au Kenya, à Madagascar et en Ouganda. L'activité va de la pêche industrielle océane à la pêche artisanale dans les océans, lacs et cours d'eau. La région recèle quantité de retenues d'eau douce à l'intérieur des terres, et notamment le plus grand lac d'Afrique — le lac Victoria (que se partagent le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie) — ainsi que deux autres grands lacs, le lac Tanganyika (le deuxième lac d'Afrique, entre le Burundi, la RDC, la Tanzanie et la Zambie) et le lac Malawi (Malawi, Mozambique et Tanzanie). S'y ajoutent nombre de lacs de moindre superficie, de lacs de barrage et de cours d'eau. Les lacs de la vallée du Grand rift abritent un large éventail d'espèces de poissons. Depuis peu, l'Ouganda et la Tanzanie se sont lancés dans l'aquaculture à grande échelle, signe que le secteur se transforme rapidement en débouché économique porteur qui n'a plus grand-chose à voir avec une activité artisanale de subsistance. Selon l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'Ouganda se classe au 7^e rang mondial pour les prises de poissons en eaux intérieures, la Tanzanie se classant immédiatement derrière, au 8^e rang (Bartly et al., 2015). Malgré son énorme potentiel, l'aquaculture reste insuffisamment développée dans la région.

Toutes ces catégories de pêche jouent en commun un rôle essentiel dans le développement économique et social de la région. Elles devraient pouvoir aussi améliorer la sécurité alimentaire de populations toujours plus nombreuses, sans parler de procurer des débouchés à l'exportation. La pêche n'est cependant jamais parvenue à obtenir pour financer son développement un soutien financier suffisant de la part des gouvernements, qui privilégient les interventions directes de lutte contre la pauvreté¹. Près de 90 % du poisson produit en Afrique de l'Est est pêché en eau douce, les 10

¹ <http://acpfish2-eu.org/index.php?page=eastern-africa>

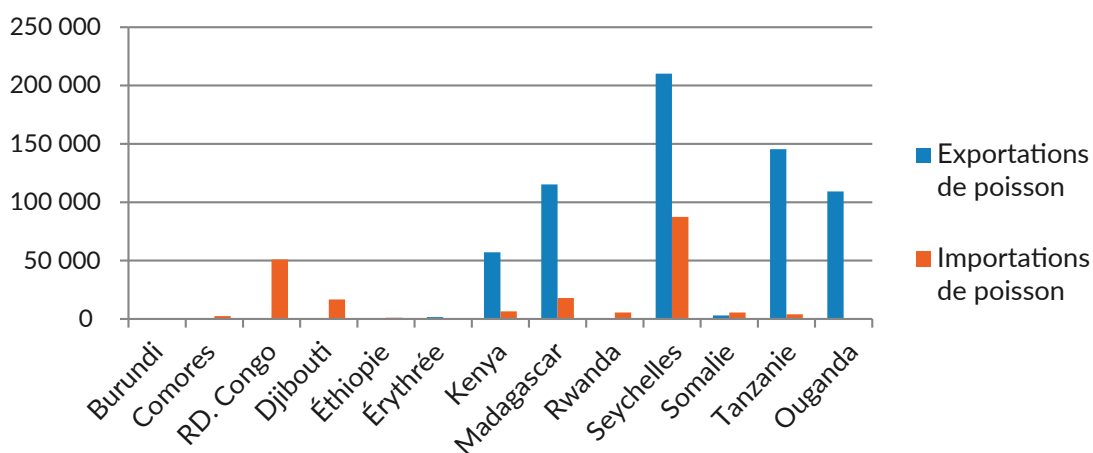
% restants étant capturés dans l'immense domaine maritime. Il y a donc risque de surpêche dans les eaux intérieures, alors que la ZEE des pays côtiers offre un potentiel considérable de développement de la pêche tout en recourant aux pratiques de gestion durable ². De plus, il y a des craintes concernant les impacts directs et indirects du changement climatique sur les pêches.

7.2 La pêche maritime en Afrique de l'Est

7.2.1 Exportations et importations

Le poisson est une marchandise très commercialisée, et l'un des premiers produits d'exportation de l'Afrique. Au-delà de sa valeur nutritive intrinsèque, il contribue aussi indirectement à l'autosuffisance alimentaire du continent par le biais des échanges et des exportations à destination de l'Union européenne (UE), de l'Asie et d'autres régions du monde. La plupart des exploitants de la pêche commerciale sont des acteurs privés, qu'ils soient pêcheurs ou qu'ils vivent de la transformation et du commerce du poisson. À travers la chaîne de valeur du poisson, ces acteurs sont reliés avec les marchés locaux, nationaux, régionaux et internationaux. En Afrique, la valeur ajoutée totale créée par le secteur des pêches et de l'aquaculture a été estimée à plus de 24 milliards de dollars (USD) en 2011, soit 1,26 % du PIB du continent. Parmi les différentes filières, ce sont les pêches en mer à petite échelle qui ont produit le plus de valeur ajoutée (0,43 % du PIB), devant les pêches industrielles en mer (0,36 %), les pêches en eaux intérieures (0,33 %) et l'aquaculture (0,15 %) (De Graaf et Garibaldi, 2014) ³.

FIGURE 7.1 Exportations et importations de poisson en Afrique de l'Est, volumes moyens (2008-12)



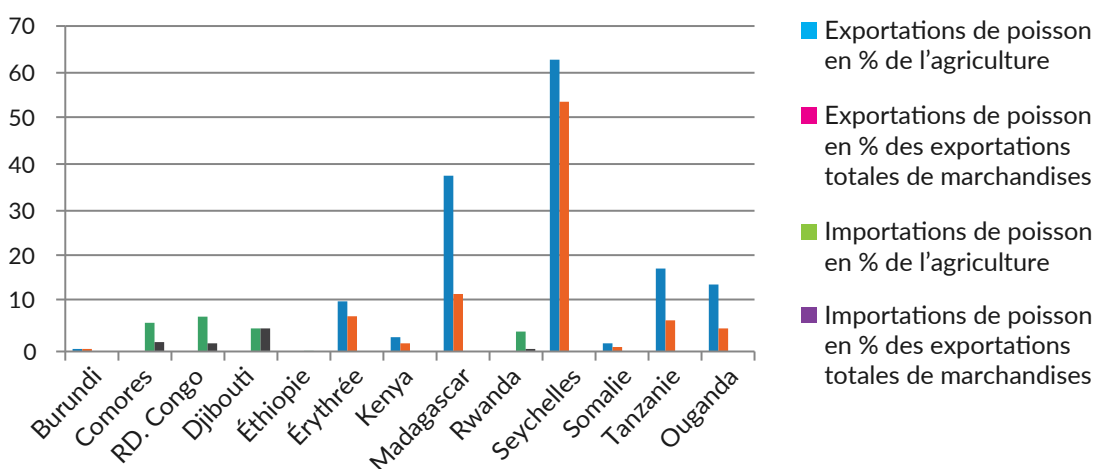
Source : FAO FISHSTAT (Statistiques de la FAO sur les pêches et l'aquaculture)

² <http://acpfish2-eu.org/index.php?page=eastern-africa>

³ La base de données de la FAO sera souvent utilisée dans ce chapitre même si les informations sont notoirement imprécises, étant donné la pratique de cette industrie dans les pays en développement

Les principaux exportateurs de poisson, en volume, sont les Seychelles, la Tanzanie, Madagascar, l'Ouganda et le Kenya. Mais les Seychelles sont également, comme la RDC, un gros importateur de produits de la pêche. En part des exportations agricoles et des exportations totales de marchandises, les exportations de poisson en provenance des Seychelles, de Madagascar et, ce qui peut paraître surprenant, de l'Érythrée, sont particulièrement importantes (figure 7.2). Ces pourcentages ne tiennent pas compte des prises de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). Dans certains pays concernés, cette contrebande est importante et, bien qu'elle soit souvent difficile à quantifier, elle pourrait représenter environ 18 % des prises déclarées.

FIGURE 7.2 Importance des exportations et des importations de poisson dans les pays d'Afrique de l'Est



Source : FAO FISHSTAT, Moyennes des statistiques du commerce 2008-12

La pêche maritime commerciale se concentre surtout dans les ZEE d'Afrique de l'Est, à la recherche du thon et des thonidés de l'océan Indien occidental (OIO)⁴. Le thon et les autres grandes espèces pélagiques sont surtout pêchés par des senneurs à senne coulissante européens et des palangriers d'Asie. Depuis quelque temps, le recours à des dispositifs artificiels d'agrégation du poisson se banalise. Ces dispositifs profitent de la propension du thon tropical à se rassembler autour d'objets flottants (Parrish et Edelstein-Keshet 1999). Une fois mis en place, le dispositif peut dériver librement pendant des mois, son positionnement étant télésurveillé par une balise satellite placée sur une bouée. (Dagorn et al., 2012). Les bateaux de pêche s'approchent ensuite du dispositif et capturent le thon et les prises accessoires agglutinées autour de la bouée. Cet outil d'optimisation de la pêche représente désormais plus de 40 % de toutes les

⁴ Parmi les principales espèces de thon et de thonidés pêchées dans la région figurent le thon jaune ou albacore (*Thunnus albacares*), la bonite à ventre rayé (ou listao ou thon rose) (*Katsuwonus pelamis*), le thon obèse (*Thunnus obesus*), le thon mignon (*Thunnus tonggol*) et la thonine orientale (*Euthynnus affinis*). Mais l'on trouve aussi de l'espadon (*Xiphias gladius*), du thon blanc (*Thunnus alalunga*), du makaire bleu (*Makaira nigricans*), du makaire noir (*Makaira indica*), du makaire strié (*Tetrapturus audax*), du voilier indopacifique (ou bécasse de mer) (*Istiophorus platypterus*), du thon rouge du Sud (*Thunnus maccoyii*), du thazard rayé indopacifique (*Scomberomorus commerson*) et de l'orphie (aiguille de mer) (*Xiphioidei*)

prises annuelles de thon tropical dans le monde. Les prises mondiales des principales espèces de thon en 2011 sont ressorties à 4,6 millions de tonnes (FAO, FishStatJ), dont près de 540 000 tonnes pour la région OIO (base de données des captures nominales de la CTOI), soit 12 % du total mondial (DG-MARE, 2014). Le thon jaune et la bonite à ventre rayé ont constitué 88 % des prises des bateaux opérant dans la région OIO en 2011 (POSEIDON et al., 2014).

Les flottes de grande pêche (FGP) doivent obtenir un droit de pêche aux thons et thonidés dans les ZEE des États de l'OIO en recourant à différentes procédures, toutes régulièrement utilisées. Leur éventail s'étend d'accords de partenariat dans le secteur de la pêche (APP)⁵ à des co-entreprises entre États de l'OIO et bateaux étrangers, en passant par des accords intergouvernementaux bilatéraux, des changements de pavillon, des affrètements ou d'autres accords de ce type – sans compter les accords commerciaux public-privé entre associations ou entreprises étrangères et gouvernements de la région. Actuellement, l'UE a conclu des protocoles opérationnels avec les Comores, Madagascar et les Seychelles (Poseidon et al., 2014). Les seules zones de pêche non encore couvertes par des APP ou des protocoles avec l'UE sont celles du Kenya et de la Tanzanie, dans le sud de la région OIO. Étant donné les accords privés en cours pour les flottes de senneurs dans ces pays, des APP ou autres protocoles entre l'UE et le Kenya ou la Tanzanie pourraient s'avérer bénéfiques pour toutes les parties et méritent d'être considérés (Poseidon et al., 2014). Les Seychelles sont l'un des rares pays à avoir manifesté un intérêt marqué pour les grandes espèces pélagiques depuis quelques années, étoffant progressivement leur flotte nationale (depuis 1995) tout en créant des co-entreprises pour approvisionner la conserverie de Victoria. Madagascar a pour sa part développé une flotte semi-industrielle depuis la fin des années 1980 (Cofrepeche, 2011).

Port-Victoria, aux Seychelles, est la principale base des thoniers des flottes de pêche pélagique dans l'océan Indien, puisqu'environ 85 % des prises totales y sont régulièrement déchargées. En mai 2013, l'archipel a renouvelé son APP avec l'UE. Aux termes de cet accord, 48 senneurs à senne coulissante et 12 palangriers européens peuvent sillonner ses eaux territoriales, moyennant une contribution de 16,8 millions d'euros (EUR). Les Seychelles délivrent également des permis de pêche à des senneurs non européens et à des bateaux battant pavillon étranger. L'archipel a signé un accord bilatéral de pêche avec Maurice qui, par des incitations et des avantages commerciaux, confirme le rôle de Port-Victoria comme plaque tournante de la pêche au thon dans l'océan Indien. Ce dispositif passe notamment par la création d'une zone de libre-échange, la prolongation du quai en eaux profondes, l'agrandissement des ateliers et la création de nouvelles usines de transformation. Les installations de transformation de Maurice pourraient servir d'exemple aux Seychelles ⁶.

⁵ L'UE recourt aux APP pour permettre à ses navires de travailler avec certains États côtiers de la région

⁶ <http://fishingnewsinternational.com/fishing/processing-plant/>

Encadré 7.1 Améliorer les bénéfices de la chaîne de valeur

La pêche au thon est la première pêche industrielle de Maurice. Les bateaux de pêche dépendants de l'île sont équipés d'installations de congélation allant jusqu'à -40 °C. Deux nouvelles usines de transformation peuvent également, depuis peu, conserver du thon à -40 °C, ce qui permet de diversifier les activités au-delà de la seule conserverie, essentiellement destinée aux marchés européens, pour expédier des poissons congelés de qualité vers les marchés asiatiques et japonais. Les installations peuvent aussi fabriquer des produits à haute valeur ajoutée, comme le *sashimi* exporté au Japon notamment. L'industrie de la pêche devient ainsi plus rentable. Les usines de transformation fournissent une rémunération et un emploi à des dizaines d'ouvriers, sans parler des salariés employés dans les entreprises en aval de la filière. Ces nouveaux produits transformés de qualité suscitent également l'intérêt de pays comme la Russie et la Corée du Sud. Toutefois, ces investissements ont été financés par du capital étranger, leurs retombées au niveau local restent donc à évaluer.

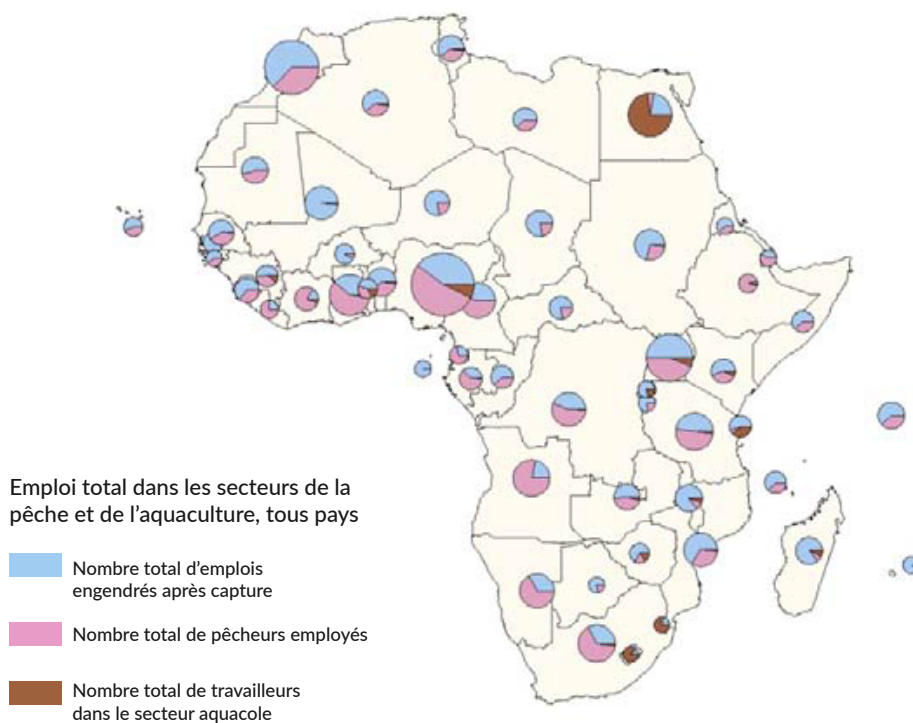
La pêche de la perche du Nil, dans le lac Victoria, occupe également une place importante dans les exportations des trois pays riverains. Bien que la perche du Nil ne soit plus l'espèce dominante en termes de poids des prises — elle est dépassée par de petites espèces pélagiques —, elle reste la plus profitable, représentant 60 % de la valeur du poisson débarqué (Mkumbo et Marshall, 2015). Mais les prises diminuent et l'activité risque de s'effondrer (*ibid.*).

7.2.2 Moyens de subsistance et emploi

Les pêches ont de nombreuses retombées sur l'emploi et le niveau de vie. Pour chaque personne directement employée dans la pêche de capture et l'aquaculture, environ trois emplois sont créés dans des activités en aval (Allison et al., 2011) : intermédiaires (enregistrés ou non), ouvriers des usines de traitement, distributeurs, exportateurs, constructeurs de bateaux, mécaniciens, etc. Là où la pêche et l'aquaculture forment un secteur d'activité important, les employés sont généralement des personnes qui ne possèdent pas de terres, et qui ne dépensent donc pas leur salaire dans les zones rurales, mais sur place, ce qui contribue à soutenir le marché local de produits agricoles, de biens de consommation et de services (*ibid.*).

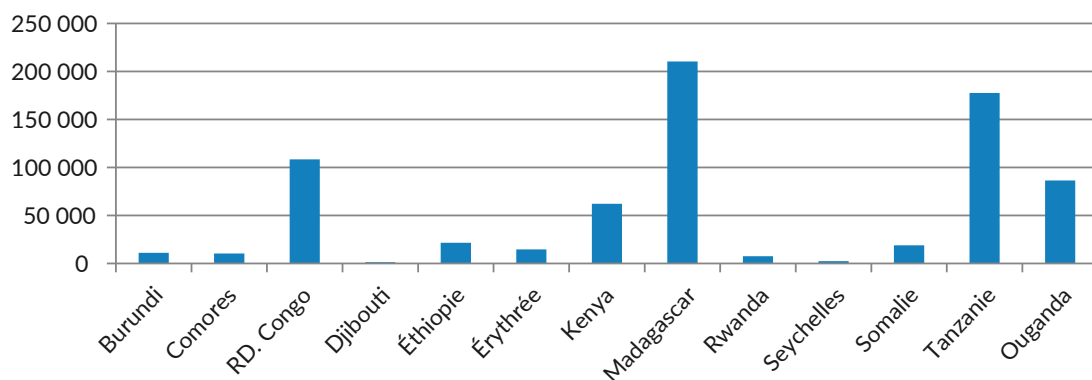
La pêche en Afrique se caractérise par un grand nombre de petites entreprises, — un facteur très créateur d'emplois. Mais si la pêche en tant que telle génère à l'évidence beaucoup d'emplois, l'essentiel de l'activité se situe en aval, dont la transformation du poisson et sa commercialisation (De Graaf et Garibaldi, 2014 ; Banque mondiale, 2012). La pêche et l'aquaculture emploient ensemble près de 12,3 millions de personnes en Afrique. La moitié sont des pêcheurs, 42,4 % (4,9 millions de personnes) travaillent dans l'industrie de transformation, et 7,5 % (0,9 million) dans l'aquaculture. En Afrique de l'Est, 40 % des travailleurs de la filière pêche exercent leur activité dans les eaux intérieures, 33 % dans la pêche en mer artisanale, 19 % dans la pêche en mer industrielle et 8 % dans l'aquaculture. Ces chiffres totalisent les travailleurs du secteur primaire (les pêcheurs) et tous les emplois dérivés (transformation, vente, etc.) (De Graaf et Garibaldi, 2014) (figure 7.3). Un grand nombre de ces travailleurs sont des femmes.

FIGURE 7.3 Emplois par type d'activité dans le secteur de la pêche en Afrique



Source : De Graaf et Garibaldi, 2014

FIGURE 7.4 Emplois par type d'activité dans le secteur de la pêche en Afrique

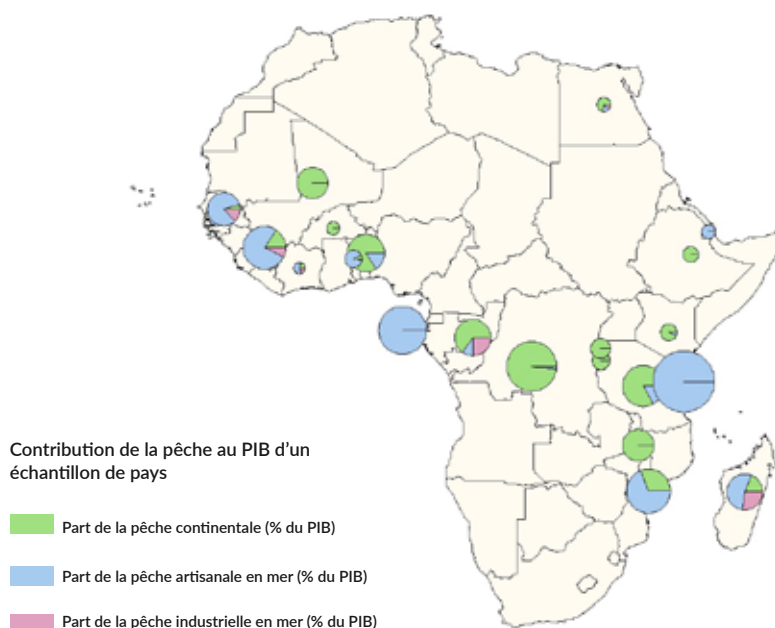


Source : Monnereau et al. (2013)

Madagascar, la Tanzanie, la RDC et l'Ouganda comptent le plus grand nombre de pêcheurs (figure 7.4), ce qui n'est guère étonnant étant donné la taille de ces pays. Les trois États insulaires – Seychelles, Comores et Madagascar – affichent cependant la plus forte proportion de pêcheurs par rapport à la population active (Monnereau et al., 2013). La pêche de la perche du Nil du lac Victoria fait vivre et travailler beaucoup de monde : selon les estimations, elle génère près de 200 000 emplois directs et pratiquement 600 000 emplois dérivés. Si l'on inclut tous les travailleurs qu'il emploie,

le secteur de la pêche emploie au total 4 millions de personnes. La pêche en eaux intérieures est principalement artisanale, y compris dans les filières de la capture, de la transformation, de la vente et de la fabrication d'équipements (Chauvin et al., 2012).

FIGURE 7.5 Contribution de la pêche au PIB, par activité, dans divers pays d'Afrique



Source : De Graaf et Garibaldi, 2014

7.2.3 Sécurité alimentaire

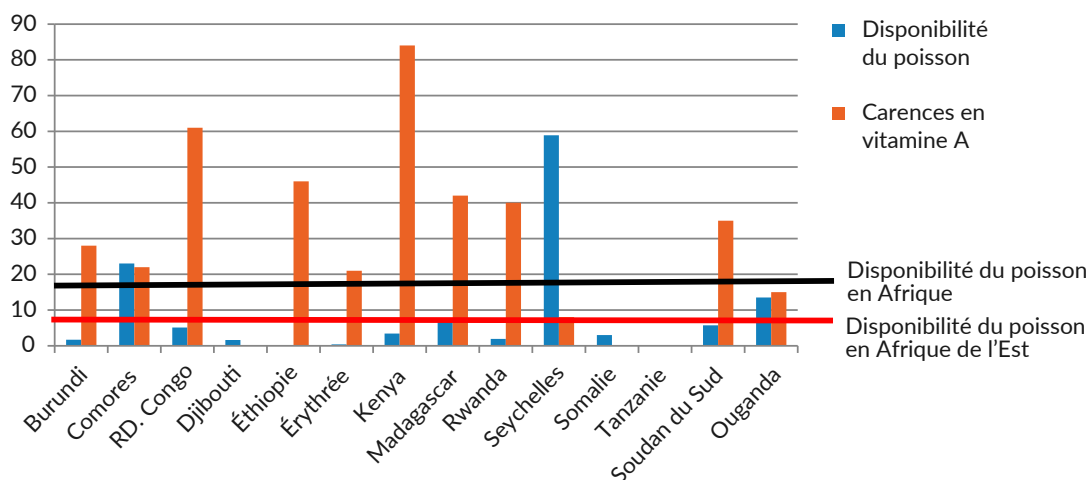
L'Afrique subsaharienne est la région du monde la plus touchée par la sous-alimentation, avec 30 % de sa population qui souffre chroniquement de la faim (Gordon et al., 2013). La pression démographique devrait continuer de tirer la demande en poisson, mais les projections prévoient un recul de la consommation par habitant à l'horizon 2030. En Afrique de l'Est, où le poisson est généralement facilement disponible, sa consommation pourrait réduire l'insécurité alimentaire et nutritionnelle qui frappe la région.

À l'exception de quelques espèces, le poisson est généralement pauvre en graisses saturées, glucides et cholestérol, et riche en vitamines, minéraux et acides gras de type oméga 3. Alors que la consommation moyenne de poisson par habitant est faible, ingérer du poisson, même en petite quantité, offre des effets diététiques significatifs par les apports d'acides aminés essentiels, de graisses et de micronutriments absents des régimes à base de légumes (FAO, 2012). L'apport de poisson même en faible quantité dans la diète alimentaire favorise le développement cérébral. Il est également bénéfique pour les os et les muscles, et peut prévenir les risques de cécité et de cancer, ou encore les crises cardiovasculaires ⁷. Le rôle actuel et potentiel du poisson dans

⁷ <http://www.fao.org/fsnforum/post2015/re-e-consultation-hunger-food-and-nutrition-security-126>

la chaîne alimentaire varie considérablement selon les pays de la région. Tandis qu'à l'échelle de l'Afrique le poisson apporte en moyenne 18,8 % des protéines animales ingérées par l'homme, cette contribution tombe à seulement 9,8 % en Afrique de l'Est, soit à peine la moitié de la moyenne continentale (figure 7.6) ⁸.

FIGURE 7.6 Disponibilité du poisson et sous-alimentation en Afrique de l'Est, 2009



Source : pour la disponibilité du poisson : FAO, FISHSAT 2008-12 ; Bilan alimentaire et contribution du poisson aux apports de protéines et de vitamine A

Le poisson à bon marché est essentiel pour les consommateurs pauvres d'Afrique de l'Est parce qu'ils peuvent en acheter en très petites quantités (Ssebisubi, 2011), tandis que la viande est généralement vendue par lots. Le poisson est débitable en tranches, de même que le poisson fumé, et on peut réduire en poudre le poisson séché. Cette séparabilité du poisson le rend accessible à des personnes aux revenus très modestes, qui peuvent en acheter à proportion de leurs moyens. Les techniques traditionnelles de traitement (fumage, séchage et fermentation) facilitent par ailleurs le transport, le stockage et la vente dans des zones privées de chaînes du froid et là où les pauvres n'ont ni réfrigérateur ni électricité pour conserver du poisson chez eux (Gordon et al., 2015).

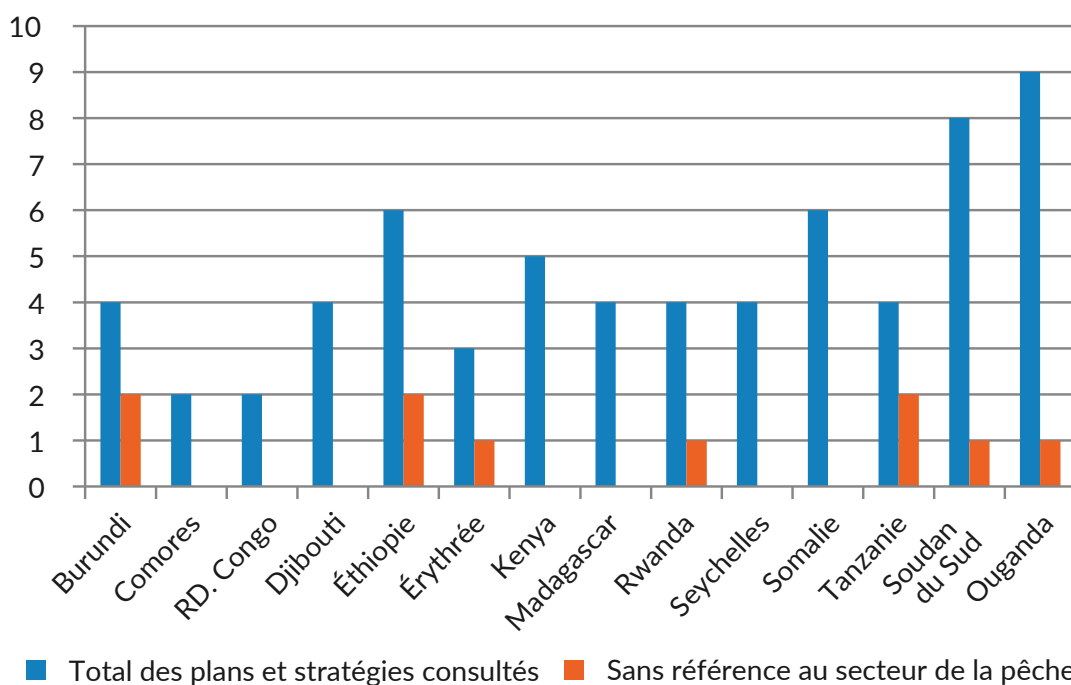
L'offre correspond à la quantité de poisson proposée à la population locale. Son volume est calculé en ajoutant au volume de la pêche les poissons importés et en déduisant les exportations, tous ces paramètres s'exprimant en équivalent poids vif. Ce chiffre est divisé par le nombre d'habitants pour obtenir l'indice de disponibilité, soit l'« offre de poisson *per capita* par an ». Dans la région les Comores et les Seychelles arrivent en tête du classement selon cet indice, devant l'Ouganda (figure 7.6). Mais il faut relever que les avantages nutritionnels diffèrent selon les espèces consommées, et qu'ils sont également tributaires des techniques de traitement employées et des codes alimentaires (Allison, 2011). La pêche à petite échelle contribue habituellement plus directement à la sécurité alimentaire que la pêche grande échelle car les prises en question sont principalement destinées à la consommation humaine ainsi qu'à la

⁸ FAO, Bilan alimentaire 2009 et contribution du poisson aux apports de protéines

vente sur les marchés locaux (Allison et al, 2012). La sécurité alimentaire est souvent envisagée à l'échelle des ménages, alors que les modes de consommation et les bilans nutritionnels de chaque individu dépendent non seulement de l'aptitude du ménage à se procurer de quoi manger mais aussi de la manière dont cette nourriture (y compris le poisson) est répartie entre les membres des foyers (Gordon et al., 2013). Il existe par ailleurs de profondes différences des habitudes alimentaires selon les ménages en Afrique subsaharienne, et la répartition de la nourriture y est relativement hétérogène. Elle peut par exemple varier selon l'âge, le statut, le sexe, ou selon des besoins nutritionnels spécifiques correspondant à une étape particulière de la vie (sevrage, grossesse, etc.) (*ibid.*). Les femmes sont souvent impliquées dans la chaîne de valeur du poisson et jouent un rôle important en matière de nutrition du fait de leurs responsabilités sociales envers les enfants et autres membres de la communauté.

Le rôle du poisson comme principale source de protéines pour les pauvres est limité dans la plupart des pays d'Afrique de l'Est, et son importance comme aliment n'est pas toujours reconnue. Ces questions sont importantes pour la conception des politiques nationales de sécurité alimentaire. Kurien et Lópes Ríos (2013) se sont penchés sur les plans et stratégies alimentaires et nutritionnels de chacun des pays de la région. Sur les 65 documents étudiés, dix ne contenaient aucune référence au secteur de la pêche (figure 7.7). Il s'avère donc difficile d'intégrer de façon adéquate ce secteur au niveau des politiques nationales et régionales. D'où l'intérêt d'accorder plus d'importance au poisson pour la sécurité alimentaire, en particulier au Burundi, en Éthiopie et au Soudan du Sud mais également dans l'ensemble des autres pays.

FIGURE 7.7 Références au secteur de la pêche dans les plans et stratégies alimentaires et nutritionnels



Source : Kurien et Lópes Ríos, 2013

En Afrique, la plupart des poissons consommés appartiennent au groupe dit « à faible valeur » tel que défini dans le rapport *Fish to 2020*. Conformément à ce classement, dans 41 des 49 pays considérés, plus de 70 % de poissons consommés sont de faible valeur (Gordon et al., 2013). Connaître la culture de la consommation du poisson – et des différentes espèces de poisson – est important si l'on veut encourager cette consommation. Au Rwanda par exemple, le poisson et les produits halieutiques sont facilement accessibles, mais ils n'entrent pas dans les coutumes alimentaires. Il faut donc organiser des campagnes de sensibilisation avec démonstrations culinaires à l'appui pour initier les consommateurs à de nouvelles et goûteuses recettes. Il faut aussi, lors de ces démonstrations, présenter les instruments de cuisine nécessaires à une préparation hygiénique. Enfin, renforcer la sécurité alimentaire en Afrique de l'Est en augmentant la consommation de poisson passe par une réduction des pertes post-capture grâce à une amélioration des filières de traitement, par le développement de l'aquaculture (comme l'ont fait le Nigéria et l'Ouganda), et par une augmentation du volume des captures en mer sur la base de techniques de pêche durables (à travers des dispositifs d'agrégation du poisson par exemple).

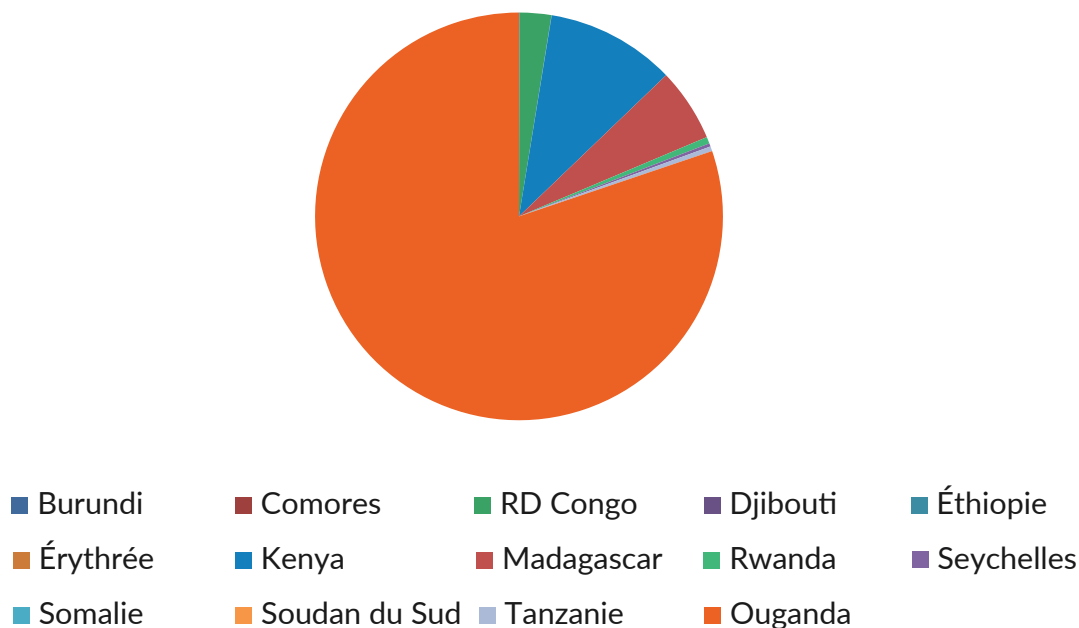
7.3 L'aquaculture en Afrique de l'Est

Avec un taux de croissance annuel moyen de 8,8 % depuis 30 ans, l'aquaculture est le secteur agroalimentaire qui connaît l'essor le plus rapide dans le monde (Toufique et Belton, 2014). D'ici 2018, la moitié du poisson destiné à la consommation humaine directe devrait être produite par l'aquaculture (FAO, 2012) et, à l'horizon 2022, cette industrie devrait produire 35 % de poisson de plus qu'aujourd'hui, soit 22 millions de tonnes supplémentaires (Toufique et Belton, 2014). L'aquaculture⁹ joue ainsi un rôle croissant pour combler le déficit engendré par la baisse des captures dans le monde et la hausse de la demande de poisson sur les marchés nationaux, régionaux et internationaux – sans parler de sa contribution potentielle au renforcement de la sécurité alimentaire des populations pauvres. D'une manière générale, l'aquaculture peut améliorer la sécurité alimentaire, faire reculer la pauvreté et concourir au développement économique. Cette industrie se développe très rapidement dans certains pays d'Afrique subsaharienne, même si elle part d'une base très faible (Gordon et al., 2015). Le potentiel de l'Afrique de l'Est en la matière est bien réel, grâce à ses nombreux lacs, cours d'eau et zones humides, ou à son littoral marin ; grâce aussi à la présence d'espèces autochtones bien adaptées ; à l'existence d'intrants pour la production des aliments destinés aux élevages de poisson ; à des températures favorables à la croissance du poisson ; et à un accès aux marchés locaux, régionaux et internationaux, avec un volume d'échanges importants. Mais l'aquaculture reste une activité embryonnaire dans la région et ne contribue à l'heure actuelle qu'à 1 % de la production mondiale. À l'échelle de l'Afrique, les deux principaux pays producteurs sont

⁹ L'aquaculture, également appelée pisciculture, est l'exploitation contrôlée des espèces animales ou végétales d'eau douce et d'eau salée (Boto et al. 2013). Elle implique une forme d'intervention dans le processus d'élevage en vue d'améliorer la production, telle que l'empeusement à intervalles réguliers, l'alimentation, la protection contre les prédateurs, etc. Elle implique également la propriété individuelle ou juridique du stock en élevage (<http://www.fao.org/fishery/statistics/global-aquaculture-production/fr>)

l'Égypte et le Nigeria. En Afrique de l'Est, c'est l'Ouganda et le Kenya qui viennent en tête, une place qu'explique une hausse des investissements privés dans le secteur ainsi que des interventions ciblées des pouvoirs publics.

FIGURE 7.8 La production aquacole en Afrique de l'Est, 2010



Source : FAO 2010

La production aquacole concerne principalement le poisson-chat, le tilapia et les algues. L'Ouganda est de loin le premier producteur (figure 7.8), devant le Kenya et Madagascar. Il se situe au troisième rang des dix premiers pays producteurs d'Afrique (avec 7,4 % de la production totale), devant le Kenya (quatrième rang, avec 1 % du total) et Madagascar (septième avec 0,5 %). Les objectifs diffèrent cependant, l'aquaculture à Madagascar étant essentiellement une activité de subsistance à petite échelle. La production aquacole africaine est largement dominée par le poisson (99,3 % des volumes), les crevettes et les mollusques marins ne représentant que 0,5 % et 0,2 % du total (FAO, 2012). Les deux principales espèces de poisson d'eau douce cultivées sont le tilapia du Nil et le poisson-chat africain. Il s'agit d'espèces autochtones très appréciées sur les marchés locaux et régionaux et présentes dans pratiquement tous les systèmes aquatiques. Le long du littoral de l'océan Indien, l'aquaculture privilégie les gambas, le poisson-lait (chanos), le mullet et les huîtres perlières, sans oublier une petite activité d'algoculture. La mariculture de crevettes est une spécificité de Madagascar même si l'on trouve aussi quelques fermes aux Seychelles et au Kenya.

La partie centrale de l'Afrique de l'Est est particulièrement bien adaptée à l'aquaculture (Brummett et al., 2008). L'aquaponie – une forme d'aquaculture durable qui associe l'élevage de poissons à la culture de végétaux selon le principe de l'hydroponie (culture hors sol des plantes utilisant de l'eau enrichie en matières minérales) – est encore

embryonnaire, mais elle pourrait offrir des débouchés intéressants. L'aquaponie permet en effet de produire du poisson, des fruits et des légumes avec un système de recyclage qui préserve les ressources en eau douce. Elle a déjà fait son apparition au Rwanda et au Kenya. Pour les nombreux pays africains confrontés à l'insécurité alimentaire, à la pénurie d'eau et aux sécheresses, le développement de cette technique est prometteur. Les systèmes aquaponiques sont par ailleurs modulables, ils peuvent être vendus « clés en main » et s'adapter à n'importe quel niveau d'investissement, de la famille qui souhaite compléter sa diète alimentaire à l'entrepreneur à part entière.

Dans la plupart des pays, la technique aquacole la plus répandue consiste à gérer des étangs en zones rurales de manière extensive/semi-intensive. Madagascar, le Malawi, l'Afrique du Sud et la Zambie, notamment, ont développé cette forme d'aquaculture dans le double but de procurer de la nourriture et de dynamiser un secteur commercial comptant des petites, moyennes et grandes entreprises. Chaque système de production contribue, à des degrés divers, à des objectifs politiques différents. Lorsqu'il s'agit en priorité d'assurer la sécurité alimentaire et de renforcer la résilience des pauvres, il peut être judicieux, à condition d'en maîtriser le coût, d'accorder une aide (en partie) subventionnée et durable à des systèmes intégrés d'aquaculture de subsistance, et d'investir dans le développement et la formation de systèmes de production locaux appropriés. S'il s'agit de créer des emplois rémunérateurs, la promotion de petites et moyennes entreprises aquacoles peut être une stratégie viable, même si cette politique ne profitera sans doute pas directement aux groupes les plus pauvres et les plus vulnérables. Si l'objectif est d'obtenir des devises, il s'agit alors de soutenir une aquaculture commerciale à (plus) grande échelle et, dans l'idéal, de consacrer les retombées financières à de nouveaux programmes de développement efficaces pour les économies locales. Les interventions et les parcours d'impact conduisent, via la filière aquacole, à des objectifs politiques divers, tels que le développement d'une production vivrière locale, la création d'emplois rémunérateurs ou la recherche de recettes d'exportations. Ces objectifs ont d'importantes implications dans l'élaboration des politiques nationales de soutien à la filière aquacole.

Dans leur analyse de l'aquaculture en cage en Afrique subsaharienne, Blow et Leonard (2007) soulignent que cette technique est réservée à la production de tilapia en eau douce. Les principaux pays producteurs sont le Ghana, le Kenya, le Malawi, l'Ouganda, la Zambie et le Zimbabwe, et cette technique est exercée essentiellement par des petites et moyennes entreprises. Les auteurs insistent sur le potentiel de cette filière pour la région des Grands lacs et l'Afrique de l'Ouest, sans occulter les contraintes techniques, économiques et politiques. Plusieurs pays hésitent à introduire une espèce allogène de tilapia à haut rendement. Les coûts de production, élevés à cause d'aliments onéreux et en l'absence de réelles économies d'échelle, sont un autre frein. Malgré le soutien déterminé de programmes comme le Nepad, la promotion de la filière à l'échelon local achoppe encore sur de nombreux obstacles (*ibid.*). La mariculture (l'élevage en milieu marin) est récemment apparue dans le sud-ouest de l'océan Indien. Parallèlement à la pêche, elle offre des perspectives intéressantes, surtout à Madagascar, au Mozambique, en Tanzanie et au Kenya.

7.4 Cadres juridiques et politiques et organisations coordinatrices

Dans les pays d'Afrique de l'Est, la gestion de la pêche est confiée aux différents ministères de tutelle, dont la politique est censée se conformer aux législations en vigueur. Mais dans les faits, il existe un décalage flagrant entre les réglementations et objectifs déclarés des politiques de la pêche et la pratique effective des différents acteurs du secteur et de l'administration compétente (Benkenstein, 2014).

Alors que les pêches africaines sont très rentables, l'inefficacité de la gouvernance laisse cours à des pratiques de surexploitation ne tenant que rarement compte des limites biologiques de sécurité (Chimatiro). Le Partenariat pour la pêche africaine (PPA) mis en place par le Nepad est la principale instance chargée de coordonner les politiques des pays africains en la matière (Benkenstein, 2014). Il s'efforce d'améliorer la viabilité du secteur et de conforter les bénéfices qu'il génère. Le PPA veut faire émerger un département de caractère politique pour définir des processus qui renforceront les capacités de l'Afrique à envisager, concevoir et mettre en œuvre des réformes appropriées sur le plan de la gouvernance et aux échanges commerciaux. Ces réformes sont indispensables non seulement pour garantir la pérennité des retombées positives du secteur mais aussi pour entretenir et consolider ses bénéfices. Un certain nombre d'autres organisations régionales de gestion des pêches (ORGP) et de communautés économiques, à l'instar de la SADC, de l'Association des sciences de la mer de l'océan Indien occidental (Wiomsa) ou de la Commission sous-régionale des pêches en Afrique de l'Ouest, jouent un rôle central pour définir des politiques régionales et faciliter la coopération entre les administrations africaines en charge de la pêche (*ibid.*). Ces institutions devront donc contribuer à définir un plan d'intégration du secteur de la pêche au service du développement de l'économie bleue.

La Stratégie globale de réforme de la pêche africaine (CAFRS) est une initiative conjointe du programme mondial sur les pêches durables (Profish) de la Banque mondiale et du PPA. Le PPA soutiendra et aidera au déploiement des précédents instruments mis en place dans le secteur africain des pêches consacrés aux réformes. Il s'agit notamment de la déclaration d'Abuja (Nepad, 2005), du Plan d'action du Nepad (2005), et des politiques d'intégration économique régionale des CER. La Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans (Stratégie AIM 2050) de l'UA intégrera et mettra en œuvre une politique commune de la pêche pour la conservation, la gestion et l'exploitation des stocks de poisson, dans le respect de l'écosystème et selon le principe de précaution (Stratégie AIM 2014).

7.5 Accords internationaux et pays signataires

Un certain nombre d'accords et de commissions internationaux concernent l'Afrique de l'Est (tableau 7.1), dont trois accords majeurs : la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), le Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable, et l'Accord de la FAO relatif aux mesures portuaires du ressort des États

visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN. Ces mesures portuaires sont importantes, que la pêche INN intervienne dans les zones sous juridiction nationale ou en haute mer. La mise en œuvre par les États de ces mesures, qui s'appuient sur des normes minimales décidées à l'échelle mondiale ou régionale, est vitale pour garantir, par exemple, la pérennité du thon. Ces mesures portuaires sont parmi les instruments les plus robustes et les plus efficaces de l'arsenal mondial de la lutte contre la pêche INN. Elles prévoient de lourdes sanctions, comme le refus d'accès au port ou aux services portuaires ; elles peuvent déclencher des enquêtes, des poursuites, un retrait du permis de pêche, et l'inscription des navires de pêche INN sur la liste des ORGP (organisation régionale de gestion des pêches). À ce jour, seuls 12 pays ont signé cet accord, dont deux en Afrique de l'Est : le Kenya et les Seychelles. Le Kenya perdrait quelque 118 millions de dollars par an du fait de la pêche INN dans ses eaux territoriales. Des opérations plus ou moins strictes de suivi, contrôle et surveillance sont menées à bien dans certains États de la région. Les Seychelles recourent à un système de surveillance des navires par satellite pour surveiller les bâtiments sillonnant la ZEE de l'archipel. Mais les autres États côtiers n'ont pas de système de ce type, ce qui expose la région à une pêche INN à grande échelle.

Le lac Victoria et le lac Tanganyika sont placés sous l'autorité de deux ORPG : la *Lake Victoria Fisheries Organization* (LVFO) et la *Lake Tanganyika Authority* (LTA) (tableau 7.1), toutes deux dotées de pouvoirs décisionnaires. Les États côtiers et de l'océan Indien sont membres de la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) et de la Commission des pêches pour le sud-ouest de l'océan Indien (SWIOFC), en charge de la gestion du secteur.

La CTOI est un organisme intergouvernemental chargé de gérer le thon et les thonidés dans l'océan Indien. Elle s'efforce de faire coopérer ses parties contractantes (les pays membres) et ses autres parties pour garantir la conservation et une utilisation judicieuse des stocks de poisson, et encourager une pêche durable. Elle a pour objectifs de promouvoir la conservation et l'utilisation optimale des stocks de thon et de thonidés couverts par l'accord CTOI, et de favoriser une exploitation durable des pêches.

La SWIOFC a vocation à promouvoir l'utilisation durable des ressources biologiques marines de la région OIO, à travers une gestion et un développement appropriés de ces ressources. Elle a également pour objectif de résoudre les problèmes communs auxquels sont confrontés ses États membres, sans porter préjudice aux intérêts des États côtiers. Ses recommandations ne sont cependant pas contraignantes pour ses États membres. Les Seychelles sont le seul pays de la région à être également membre de l'Accord sur les pêches dans le sud de l'Océan indien (Siofa). L'initiative du Bassin du Nil (IBN) est un partenariat entre les États riverains du Nil qui veulent coopérer pour développer ce fleuve, en partager les retombées socio-économiques, et promouvoir la paix et la sécurité dans la région.

TABLEAU 7.1 Pays signataires d'accords internationaux et membres de commissions internationales

	BURUNDI	COMORES	DJIBOUTI	RD CONGO	ÉTHIOPIE	ÉRYTHRÉE	KENYA	MADAGASCAR	RWANDA	SEYCHELLES	SOMALIE	SOUDAN DU SUD	TANZANIE	OUGANDA
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	X	X	X	X			X	X	X	X			X	X
Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable	X						X	X	X	X	X		X	X
Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN							X			X				
Commission de l'océan Indien (COI)		X	X		X	X	X	X		X	X		X	X
Convention pour la gestion durable du lac Tanganyika	X			X									X	
Convention relative à l'établissement d'une organisation de la pêche pour le lac Victoria (LVFO)							X						X	X
Commission des pêches pour le sud-ouest de l'océan Indien (SWIOFC)		X						X		X	X		X	
Accord relatif à la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI)		X				X		X		X			X	
Accord sur les pêches dans le sud de l'Océan indien (SIOFA)										X				
Initiative du bassin du Nil**	X			X	X	X*	X		X				X	X

Source : d'après NEPAD (2012)

*observateur.

** site de l'IBN.

7.6 Les défis du secteur de la pêche et de l'aquaculture maritimes

Le changement climatique et ses conséquences — élévation du niveau de la mer, hausse des températures des eaux côtières (avec souvent pour effet le blanchissement des coraux), mais aussi fréquence et violence accrues des phénomènes extrêmes (tempêtes tropicales, ouragans et sécheresses) — font peser de graves menaces sur les zones côtières, les zones maritimes et les économies de la région. Pourtant, les influences directes (écologiques) et indirectes (sociales et environnementales) du changement climatique et de ses conséquences sur le secteur de la pêche sont mal connues, et elles varient d'ailleurs en fonction des régions et des pays du fait de leurs expositions, sensibilités et capacités d'adaptation différentes. Le changement climatique peut rejaillir sur l'économie du secteur de la pêche à travers des variations de l'écologie de la production et des opérations de pêche, se répercutant de différentes manières sur les moyens de subsistance des populations (Daw et al., 2009 ; Barange et al., 2014 ; Monnereau et al., 2015).

L'impact du changement climatique sur les poissons pélagiques (de haute mer), tel le thon, devrait être moins sévère que pour les espèces démersales (vivant près des fonds marins), à cause de la dégradation de l'état des écosystèmes des récifs coralliens. Une espèce pélagique peut se déplacer pour répliquer à une modification de son environnement marin provoquée par le changement climatique. Le thon est une espèce thermo-régulée (Lehodey et al., 2010), c'est-à-dire qu'elle peut supporter de grands écarts de température tout en conservant une température interne relativement stable. Les modélisations et prévisions de l'habitant reposant sur les scénarios du Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC) ont été utiles pour calculer les changements possibles de répartition des espèces pélagiques. Elles supposent notamment un déplacement latitudinal vers les pôles des répartitions actuelles, ce que semblent corroborer des observations récentes notamment pour le thon rouge, dont la migration l'été remonte davantage vers le nord sous l'effet du réchauffement des masses d'eau (MacKenzie et al., 2015), ou des comparaisons avec de récents épisodes de chaleur (comme le phénomène *El Niño*). Le changement climatique aura un impact sur le secteur de la pêche dans la région OIO, dont l'activité dépend largement des espèces pélagiques. Certains pays sortiront gagnants et d'autres perdants.

L'exploitation durable de la pêche en Afrique de l'Est est menacée. La surexploitation des espèces océaniques, aussi bien du fait des petits pêcheurs que des navires industriels étrangers, la pêche INN et le caractère migrateur des espèces pêchées, sans parler du manque de données sur les stocks de poisson et de l'inefficacité des instances de gouvernance, rendent cette industrie particulièrement vulnérable. La faiblesse des institutions, le manque de moyens pour faire respecter les politiques et une demande grandissante viennent encore fragiliser les stocks de poisson. La pêche subit déjà les effets du changement climatique à travers la pollution, la destruction des habitats et le recul de la diversité biologique. Le statut actuel et les tendances observées au déchargement des captures en Afrique laissent penser que les possibilités d'extension sont limitées. L'augmentation de la consommation des espèces pélagiques ne pourra intervenir que si des infrastructures, notamment pour le transport et le stockage, sont

déployées pour relier les sites de débarquement aux centres de consommation. La modernisation des usines de traitement du thon aurait des répercussions positives sur ce pan de l'industrie.

L'état des pêches en eaux intérieures du continent africain est moins bien connu, mais certains éléments laissent penser qu'elles subissent les mêmes pressions liées à la surexploitation, qu'elles aussi sont-elles mal gérées, et que le niveau des prises débarquées ne devrait pas augmenter significativement et durablement (Gordon et al., 2006 ; Welcomme et Lymer, 2012). L'évolution de la gestion des bassins versants a nettement plus perturbé le secteur que les changements dans la gestion de la pêche (Gordon et al., 2015).

Les nations côtières africaines doivent réconcilier l'exploitation de leurs ressources côtières et maritimes avec l'obligation de les protéger contre la dégradation et l'exploitation. La gouvernance de la pêche commerciale, notamment la pêche industrielle de navires étrangers qui alimentent les marchés d'Europe et d'Asie, est souvent compromise par le manque de transparence et de responsabilité. Les flottes de grande pêche pratiquent souvent une pêche illicite et sont réputées transborder illégalement du poisson au large. Les tensions liées à la piraterie, surtout au large de la Somalie, ont cependant diminué la présence de ces flottes de grande pêche, ce qui rejaillit sur des pays qui, comme les Seychelles, leur servent de point de ravitaillement. Les prises de thon albacore, de bonite à ventre rayé et de thon obèse dans la ZEE des Seychelles ont considérablement baissé comme, logiquement, les recettes des ports et les revenus tirés de la délivrance de permis. Entre 2008 et 2009, le recul total des prises dans la ZEE a chuté de 45 %, en grande partie à cause des actes de piraterie.

La qualité des administrations gouvernementales du secteur de la pêche varie d'un État à l'autre, mais elle se heurte en général aux problèmes suivants :

- la faiblesse ou l'inefficacité des cadres institutionnels et légaux, rarement assortis de documents d'orientation politique, conduit à l'absence de stratégies cohérentes et de plans d'action pratiques, à des institutions peu compétentes, à une gouvernance sectorielle médiocre, à des connaissances de base insuffisantes, à une pression accrue sur les acteurs du secteur et à une législation inefficace et des réglementations appliquées au jugé par des fonctionnaires qui n'ont pas été correctement formés ou dont la formation est trop ancienne ;
- le manque de moyens de contrôle et d'application, qui induit des failles dans le contrôle et la surveillance des activités de pêche ; l'insuffisance des ressources humaines, la médiocrité des systèmes d'application de la loi et des sanctions, l'insuffisance des dotations humaines et financières des régimes légaux ;
- l'ampleur de la pêche INN, qui fausse les règles de jeu de la concurrence, pénalise les pêcheurs honnêtes, fragilise les communautés côtières, favorise l'évasion fiscale ; son association fréquente à la criminalité transnationale (trafic de stupéfiants ou traite humaine) ;
- le manque de données exhaustives sur les prélèvements des ressources biologiques issues des écosystèmes marins. Ces données sont indispensables pour appréhender la viabilité de la pêche au plan économique et environnemental. Les prises déclarées

aux agences nationales et internationales (comme la FAO) ignorent la pêche INN, les poissons rejetés et, souvent, les prises à petite échelle ou à titre de loisir ;

- le besoin de développer de nouvelles approches (suivant par exemple, les principes d'investissements dans les océans et l'analyse du cycle de vie) ainsi que des indicateurs pouvant mesurer les bénéfices de l'économie bleue, tel un index de l'économie bleue;
- le manque de coordination entre les multiples agences qui se partagent la responsabilité réglementaire. Les pays peuvent avoir des législations non conformes à la situation de l'industrie, floues ou en contradiction avec les priorités fixées par les acteurs politiques et réglementaires ;
- la volatilité de l'économie mondiale, qui rejaillit sur les exportations de poisson : ainsi, le tilapia d'Asie fait concurrence aux filets de perche du Nil, avec de profonds impacts en aval de la chaîne de valeur ;
- le manque d'études sur l'impact du changement climatique empêche toutes prévisions à l'échelle nationale pour les écosystèmes marins et, partant, pour les populations. L'impact climatique sur le secteur de la pêche n'est pas pris en compte dans les politiques nationales ;
- la liberté d'accès des petits pêcheurs aux ressources halieutiques, dans les eaux intérieures ou en mer, conduit à la surpêche. Ce phénomène est l'un des principaux facteurs du déclin durable des prises de perche du Nil, par exemple. Une étude réalisée par le programme *Smart Fish* envisage l'extinction de l'espèce à l'état sauvage dans un horizon de trois à cinq ans ;
- le déplacement vers l'est des flottes de grande pêche de l'océan Indien occidental, provoqué par la migration du thon en raison du changement climatique ; avec des conséquences sur le pouvoir de négociation des États d'Afrique de l'Est gros importateurs de thon ;
- les importantes pertes post-capture et la dégradation qualitative des prises, qui s'expliquent par le manque d'innovations et de progrès techniques dans les zones de débarquement d'Afrique de l'Est. L'industrie manque toujours en outre d'infrastructures et de services appropriés (notamment des sites de débarquement respectant les normes d'hygiène), d'une alimentation électrique fiable, d'accès à l'eau potable, de routes, d'usines à glace, de chambres froides et de transports frigorifiques. Tous ces facteurs, conjugués à des températures tropicales, entraînent de lourdes pertes après capture et une dégradation de la qualité du poisson, qui se traduisent par des risques sanitaires pour le consommateur, un manque à gagner et une érosion du potentiel commercial ;
- les contraintes administratives, juridiques, institutionnelles et macro-économiques, qui pénalisent le secteur privé et entravent sa croissance ainsi que ses capacités à investir dans l'économie bleue d'où la nécessité de promouvoir des partenariats public-privé;
- Le développement de l'aquaculture est handicapé dans la plupart des pays d'Afrique de l'Est par l'insuffisant déploiement des technologies requises, par le manque d'investissements dans la recherche pour favoriser l'innovation et les technologies capables de doper la productivité, par la médiocrité des services de vulgarisation, par le manque de capacités de diagnostic en cas d'épidémies dans les élevages, par la méconnaissance des enjeux techniques et de ceux du marché, par l'insuffisance des infrastructures, par une piètre culture de management et par l'absence de semences et d'aliments de qualité pour les poissons.

7.7 Conclusions et recommandations

Les pays d'Afrique de l'Est connaissent en général une forte pression démographique et un fort déficit d'apports protéiniques. Ils sont également lourdement frappés par le chômage. Sur les 14 pays couverts dans ce chapitre, 12 font partie du groupe des pays les moins avancés (PMA)¹⁰. Le secteur de la pêche est vital pour garantir durablement la sécurité alimentaire, offrir des emplois et récupérer des devises. Mais les politiques ignorent souvent ce rôle essentiel. La région connaît mal l'importance culturelle et économique du secteur et ne l'apprécie pas à sa juste valeur, de même qu'elle passe à côté du rôle que pourraient jouer les ressources océaniques dans son développement.

Le secteur de la pêche se heurte à de grosses difficultés découlant de nombreux facteurs, dont une insuffisante collecte de données (surtout pour la pêche continentale mais cela vaut aussi pour les captures en mer), la pêche INN, la surpêche, une gouvernance inefficace et le profil relativement faible du secteur de la pêche en Afrique des pêches africaines comparé, par exemple, à l'agriculture (Gordon et al., 2013). L'avenir des ressources halieutiques exige donc de trouver le juste équilibre entre la satisfaction d'une demande grandissante et la préservation de la pérennité du secteur.

L'approche de l'économie bleue pourrait résoudre une partie des difficultés de la région en mettant en exergue le potentiel du secteur de la pêche pour assurer la sécurité alimentaire, générer de la richesse, réduire la pauvreté et créer des débouchés professionnels. Le « verdissement » des pêches et de l'aquaculture passe par une reconnaissance globale de leur contribution sociale — notamment celle des opérateurs à petite échelle — à la croissance locale, à la lutte contre la pauvreté et à la sécurité alimentaire. Comme leurs moyens de subsistance dépendent de ces ressources, les pêcheurs et les aquaculteurs devraient être plus activement impliqués comme régisseurs de l'environnement marin. La pêche à petite échelle pourrait être encouragée pour renforcer l'inclusion sociale. Cela suppose des arbitrages délicats entre le soutien à la pêche industrielle à grande échelle, qui rapporte de l'argent à l'État, et le soutien aux petits opérateurs, qui contribuent à améliorer la sécurité alimentaire des communautés locales. Les structures de gouvernance doivent réagir à la fonction sociale de la pêche dans la mesure où, dans un pays en développement, cette activité exercée à petite échelle procure un revenu et absorbe aussi de la main-d'œuvre, et offre un filet de protection aux familles pauvres à travers un revenu additionnel et une source de denrées bon marché et nutritives. À condition d'en améliorer la gestion, les pêches pourraient contribuer de plus en plus à une croissance durable pro-pauvres.

Les opérations de suivi, contrôle et surveillance sont souvent en-deçà des standards, et les garde-côtes et garde-pêches manquent de moyens humains, financiers et techniques. Face aux limites des de la gouvernance centralisée du secteur, un mouvement de cogestion se dessine. Responsables de la réglementation et leaders communautaires forment des comités pour une approche partenariale du secteur. La mise en place de ces comités ne se fait cependant pas sans difficultés. Des

¹⁰ Les PMA constituent depuis 1971 un groupe spécifique dans le classement des Nations Unies. Les PMA comptent à ce jour 48 pays, regroupés en fonction de trois critères : un faible niveau de PIB par habitant, la faiblesse des ressources humaines, et une vulnérabilité économique élevée

personnalités locales influentes, liées aux pratiques illégales, peuvent ainsi faire pression sur les comités ; et les efforts de surveillance et d'application de la loi peuvent être sapés par la corruption ou le manque d'appui des garde-pêches. Une plus grande coopération avec le secteur privé permettrait d'assurer des partenariats public-privé en vue de soutenir de façon encore plus importante les activités d'économie bleue dans le domaine des pêches.

La pêche INN constitue une menace importante pour les écosystèmes marins et la pérennité du secteur de la pêche. De nombreux États cherchent donc à appliquer le Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PAI-INN), tandis que les ORGP se sont lancés dans d'actives campagnes contre ces pratiques. L'Accord de 2009 de la FAO, juridiquement contraignant, énonçant les mesures portuaires du ressort des États visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, est entré en vigueur le 5 juin 2016 et il peut devenir un instrument à la fois efficace et efficient de la lutte contre la pêche INN. En juin 2014, le Comité des pêches de la FAO (Cofi) a approuvé les lignes « Directrices volontaires pour la conduite des États du pavillon », en rapport avec leurs navires de pêche en haute mer.

Encadré 7.2 Combattre la pêche INN

Les systèmes de surveillance des navires pour obtenir la position en temps réel des flottes bénéficiant de permis de pêche (à l'instar de ceux utilisés dans le projet FISH-i) pourraient faire reculer la pêche INN. Le Groupe de travail du Nepad de lutte contre la pêche illégale joue un rôle important pour aider les États africains à contrôler ces pratiques et coopère avec des organisations internationales comme l'UE et Interpol. Certains pays africains ont étudié des initiatives de partage des technologies et des informations, comme FISH-i Africa, sachant que des systèmes de suivi par satellite plus sophistiqués pourraient permettre d'identifier les navires industriels (mais pas les petits bateaux) opérant illégalement. En Afrique de l'Ouest – la région du monde la plus touchée par la pêche INN, qui représenterait jusqu'à 37 % des prises de la région) – le Programme régional des pêches et la Commission sous-régionale des pêches coordonnent la gouvernance du secteur ainsi que les opérations de suivi, de contrôle et de surveillance. En 2012, le Sénégal a agi fermement contre la pêche illégale et les délivrances douteuses de permis de pêche à des chalutiers étrangers en révoquant 29 autorisations. En Sierra Leone, les petits pêcheurs utilisent des téléphones portables et des caméras équipées de GPS pour consigner des pratiques illégales de pêche de la part de chalutiers industriels. Des organisations non gouvernementales internationales de protection de l'environnement, comme Greenpeace et l'*Environmental Justice Foundation*, jouent un rôle important pour favoriser ces actions contre la pêche INN. Ce type d'actions pourrait intéresser les pays de l'Afrique de l'Est.

Les femmes sont majoritaires dans la filière post-capture, et toute amélioration introduite à cette étape viendra améliorer aussi leur situation. Les petites pêches pélagiques subissent de fortes pertes après capture, alors qu'elles jouent un rôle essentiel pour la survie et la sécurité alimentaire de nombreux habitants. Le poisson est une denrée éminemment périssable et doit être débarqué et entreposé en temps voulu et de manière appropriée pour en préserver la qualité. Les innovations techniques et de la formation professionnelle peuvent concourir à garantir des normes suffisantes pour la consommation humaine. L'installation sur les navires de meilleurs équipements de stockage et de manutention réduirait les rejets en mer de prises accessoires et améliorerait la qualité des produits débarqués – de même que l'utilisation du froid pour congeler et stocker à bord des produits de qualité. Mais toutes ces outils sont trop coûteux pour les petites flottes. D'autres solutions permettraient de diminuer les pertes après capture, notamment la production de farines de poisson pour les élevages d'aquaculture.

La pêche du thon est vitale pour la région. Face à la migration du thon vers l'est de l'océan Indien, les flottes de grande pêche les suivent vers la partie orientale de la zone – un déplacement qui affaiblit le pouvoir de négociation des pays concernés par cette désaffectation. Il serait possible d'introduire un mécanisme de consultation des entreprises, placé sous l'égide de l'Autorité de la pêche des Seychelles (SFA), afin de faire naître une industrie durable des produits dérivés du thon. Cela permettrait de créer des co-entreprises entre sociétés à terre et armateurs, y compris pour les flottes basées à Port-Victoria. Un dispositif novateur de ce genre pourrait solliciter l'appui financier et technique d'agences extérieures de développement, comme le FED ou le PNUD-FEM. Le système de contingentement des jours de pêche (*Vessel Day Scheme*) mis en place dans le Pacifique pourrait servir d'exemple à l'Afrique de l'Est pour améliorer les revenus de la pêche au thon et pour réduire la pêche INN.

Encadré 7.3 Un accord autour de la pêche au thon

Les accords négociés avec les flottes de grande pêche peuvent s'avérer tout à fait rentables, comme en témoigne l'exemple de la pêche au thon dans le Pacifique. Le groupe des Parties à l'Accord de Nauru (PNA) a introduit un système de contingentement des jours de pêche baptisé *Vessel Day Scheme* (VDS). Par ce mécanisme, les propriétaires de bateau peuvent acheter et échanger des jours de pêche en mer dans les zones appartenant au groupe des PNA. L'objectif est de limiter et réduire les prises de certaines espèces ciblées de thon et d'accroître le rendement de la pêche à travers les droits d'accès acquittés par les États pratiquant la pêche hauturière. Le nombre total de jours de pêche ainsi distribués est fixé par les pays insulaires du Pacifique et calculé selon une formule de répartition pour des périodes d'un an et ce, jusqu'à trois ans à l'avance. Le VDS prévoit désormais un versement minimal de 6 000 USD par jour de pêche, ce qui rapporte nettement plus d'argent au groupe des PNA qu'avant l'accord. Fin 2013, le groupe des PNA a réussi à écouler en Europe des bonites à ventre rayé issues d'une pêche durable certifiée selon des normes internationales, et à en obtenir un prix de vente bien supérieur. Les neuf pays membres du groupe des PNA sont parvenus à mettre fin à la pêche à la senne dans plusieurs enclaves de haute mer, faisant de ces endroits des zones marines protégées (ZMP) en haute mer.

La région devrait prôner le renforcement des ORGP, des agences nationales de gestion des pêches mais aussi celui des communautés de pêcheurs et des organisations professionnelles. Il faut harmoniser les politiques et les législations régissant les ressources partagées ou transfrontalières. Des partenariats public-privé sont indispensables pour assurer le développement du secteur. Par ailleurs, la question du changement climatique doit être prise en compte dans les politiques et réglementations visant le secteur de la pêche. Il faut évaluer le rôle potentiel des mers et des océans pour satisfaire les besoins de développement durable en procurant emplois, nourriture, médicaments, valeurs culturelles et autres services écosystémiques. Ce potentiel ne pourra être pleinement exploité qu'en relevant, par un arsenal de mesure efficaces, les défis liés au changement climatique, à la médiocrité de la gouvernance, à la pêche INN et à l'insuffisances des banques de données. De nouvelles zones marines protégées doivent être créées et respectées pour assurer la viabilité de la ressource.

En vue d'adopter les principes d'une 'économie verte' dans le secteur des pêches, il est essentiel de réduire l'utilisation en énergie ainsi que l'empreinte carbone. Il faut également renforcer les liens entre les différents marchés de séquestration de carbone, tels les projets sur le carbone bleu. La protection des mangroves, herbiers et autres aires de croissance et habitats peut contribuer de façon significative à une pêche plus durable.

Alors que les promesses de l'aquaculture en termes de revenu, d'emploi et d'alimentation sont largement reconnues et souvent mises en avant, son développement reste très lent dans la plupart des pays d'Afrique, décourageant les attentes des agences locales de développement, des gouvernements et des investisseurs privés. Mais avec une reconnaissance accrue du rôle des marchés et une hausse de la demande de produits aquacoles, surtout dans les grands centres urbains et à des fins d'exportation, il est évident que l'aquaculture évolue dans le bon sens. Son développement permettra d'améliorer le niveau de vie de millions d'Africains. Sa croissance sera accélérée en cas d'amélioration des systèmes de gouvernance et de gestion, de collaboration entre les différentes parties prenantes, et d'investissements ciblés dans les infrastructures et la commercialisation. De telles améliorations seraient en phase avec le Programme détaillé pour le développement de l'agriculture africaine (PDDAA) du Nepad et à son plan d'action pour les pêches et l'aquaculture, qui défend une approche pragmatique du développement du secteur halieutique. L'aquaculture n'a guère de chance de devenir lucrative si elle reste une activité sans véritable envergure, et elle doit s'organiser, au minimum, à l'échelle des communautés. Des expériences observées en Asie montrent que l'élevage d'espèces aquatiques endémiques de petite taille, peu vendues sur le marché, peut s'avérer vital pour les groupes les plus démunis — un modèle transposable dans les pays africains.

La gestion durable des pêches en Afrique de l'Est passe probablement par la résolution efficace des problèmes économiques découlant d'un environnement institutionnel médiocre, afin de favoriser les réformes. Par conséquent, les activités et les investissements des donateurs, des partenaires et des agences multilatérales devraient se mettre en phase avec un tel processus de réforme, afin d'optimiser les résultats du développement et de favoriser l'essor de l'économie bleue.

Références

- Allison, E.-H. (2011), "Aquaculture, fisheries, poverty and food security", *Working Paper 2011-65*, Penang : WorldFish Center. doi: Working Paper 2011-65
- Allison, E., N. Franz, C. Fuentevilla, and L. Westlund (2014). Greening small-scale fisheries and aquaculture. In: UNEP, FAO, IMO, UNDP, IUCN, WorldFish Center, GRID-Arendal, *Green Economy in a Blue World*. GRID-Arendal, Norway. Pages: 20-36
- Allison, E. H., A. L. Perry, M.C. Badjeck, W.Neil Adger, K Brown, D.Conway and N.K. Dulvy, (2009), "Vulnerability of national economies to the impacts of climate change on fisheries". *Fish and Fisheries*, 10(2), 173–196. doi:10.1111/j.1467-2979.2008.00310.x
- Banque mondiale (2012), *Hidden harvest: the global contribution of capture fisheries*, Washington DC : Banque mondiale
- Barange, M., G. Merino, J.-L. Blanchard, J. Scholtens, J. Harle, E.-H. Allison, I. Allen, J. Holt et S. Jennings (2014), *Impacts of climate change on marine ecosystem production in societies dependent on fisheries*, 4 (février), doi : 10.1038/NCLIMATE2119
- Bartley, D., G. De Graaf, J. Valbo-Jørgensen et G. Marmulla (2015), "Inland capture fisheries: status and data issues", *Fisheries Management and Ecology*, 22, 71–77
- Benkenstein, A. (2014), "Development, Sustainability and Social Justice: The Elusive Balancing Act of African Fisheries Governance", *SALLA Policy Insights No 3*, Johannesburg : South African Institute of International Affairs
- Blow, P. et S. Leonard (2007), "A review of cage aquaculture: sub-Saharan Africa", in Halwart, M., D. Soto et J.-R. Arthur (dir. pub.), *Cage aquaculture – Regional reviews and global overview*, *FAO Fisheries Technical Paper*, No. 498, Rome : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
- Boto, I., S. Phillips, S. et M. D'Andrea (2013). « La pisciculture : le nouveau moteur de l'économie bleue », *Briefings de Bruxelles, Bruxelles* : doi: Brussels Development Briefing 32
- Brander, K.-M. (2010), "Impacts of climate change on fisheries", *Journal of Marine Systems*, 79(3-4), 389–402. doi: 10.1016/j.jmarsys.2008.12.015
- Brander, K.-M. (2007), "Global fish production and climate change", *Science*, 104(50), 44–46
- Brummett, R.-E., J. Lazard et J. Moehl (2008), "African aquaculture: realizing the potential", *Food Policy*, 33: 371–385. doi : 10.1016/j.foodpol.2008.01.005
- Chauvin, N.-D., F. Mulangu et G. Porto (2012), "Food Production and Consumption Trends in Sub Saharan Africa: Prospects for the Transformation of the Agricultural Sector", *Working Paper 2012-011*, Bureau régional pour l'Afrique, Programme des Nations Unies pour le développement
- Cheung, W.-L., V.-W.-Y. Lam, J.-L. Sarmiento, K. Kearney, R. Watson, D. Zeller et D. Pauly (2010), "Large-scale redistribution of maximum fisheries catch potential in the global ocean under climate change", *Global Change Biology*, 16(1), 24–35. doi:10.1111/j.1365-2486.2009.01995.x
- Chimatiro, S. (2014), *Outline and Road Map to Deliver on PAF Comprehensive African Fisheries Reform Strategy* (CAFRS), Johannesburg
- Dagorn, L., K.-N. Holland, V. Restrepo et al. (2012), "Is it good or bad to fish with FADs? What are the real impacts of the use of drifting FADs on pelagic marine ecosystems?", *Fish Fish*, doi: 10.1111/j.1467-2979.2012.00478.x
- Daw, T., W.-N. Adger, K. Brown et M.-C. Badjeck (2009), "Climate change and capture fisheries: potential impacts, adaptation and mitigation", in Cochrane, K., C. De Young, D. Soto et T. Bahri (dir. pub.), *Climate change implications for fisheries and aquaculture: overview of current scientific knowledge*, *FAO Fisheries and Aquaculture Technical Paper No. 530*, Rome : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
- De Graaf, G., et L. Garibaldi (2014), « La valeur des pêches africaines », *Circulaire sur les pêches et l'aquaculture No. 1093*, Rome : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture.

- FAO (2012), *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2012*, Rome : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
- Gordon, A, P. Dugan et C. Egerton (2006), "Fisheries Opportunities Assessment. Appendix 3", *Africa's Freshwater Fisheries: An Assessment of Potential Investment Opportunities for USAID*, Narragansett, RI : Coastal Resources Center, University of Rhode Island et Florida International University
- Gordon, A., C. Finegold, C.-C. Crissman et A. Pulis (2013), *Fish Production, Consumption, and Trade in Sub-Saharan Africa: A Review Analysis*, WorldFish Center, Penang
- Kurien, J. et J. López Ríos (2013), "Flavouring Fish into Food Security", GCP/RAF/466/EC SmartFish Project, *Report SF-FAO/2013/14*, Rome : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
- Lehodey, P., I. Senina, J. Sibert, L. Bopp, B. Calmettes, J. Hampton et R. Murtugudde (2010), "Preliminary forecasts of bigeye tuna population trends under the A2 IPCC scenario", *Progress in oceanography*, 86, 302-315
- Mahon, R. (2002), *Adaptation of Fisheries and Fishing Communities to the Impacts of Climate Change in the CARICOM Region Issues paper* (mai)
- Mkumbo, O.-C. et B.-E. Marshall (2015), "The Nile perch fishery of Lake Victoria: current status and management challenges", *Fisheries Management and Ecology*, 22 : 56-63. doi: 10.1111/fme.12084
- Monnereau, I., R. Mahon, P. McConney et L. Nurse (2013), Vulnerability of the fisheries sector to climate change impacts in Small Island Developing States and the Wider Caribbean : early findings (p. 45)
- Monnereau, I., R. Mahon, P. McConney, L. Nurse, R. Turner et H. Vallès (2015), "Vulnerability of the fisheries sector to climate change impacts in Small Island Developing States and the Wider Caribbean", *CERMES Technical Report No. 77*, Centre for Resource Management and Environmental Studies, The University of the West Indies, Cave Hill Campus, La Barbade
- Mora, C. (2013), "The projected timing of climate departure from recent variability", *Nature*, 502(7470), 183-187. doi:10.1038/nature12540
- Nurse, L.-A. (2011), "The implications of global climate change for fisheries management in the Caribbean", *Climate and Development*, 3(3), 228-241, doi : 10.1080/17565529.2011.603195
- Parrish, J.-K. et L. Edelman-Keshet (1999), "Complexity, pattern, and evolutionary trade-offs in animal aggregation", *Science* 284 : 99-101
- Pörtner, H.-O. et D. Karl (2014), *Ocean systems* (octobre 2013)
- POSEIDON, MRAG, NFDS et COFREPECHE (2014), *Review of tuna fisheries in the western Indian Ocean* (pp. 1-165), Bruxelles. doi: Framework contract MARE/2011/01 - Lot 3, specific contract 7.
- Ssebisubi, M. (2011), "Analysis of Small-Scale Fisheries' Value-Chains in Uganda", *Background report*, Rome : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
- Toufique, K.-A. et B. Belton (2014), "Is aquaculture pro-poor? Empirical evidence of impacts on fish consumption in Bangladesh", *World Development* 64 : 609-620
- Welcomme, R. et D. Lymer (2012), "An Audit of Inland Capture Fishery Statistics: Africa", *FAO Fisheries and Aquaculture Circular 1051*, Rome : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture

88





L'économie bleue et le tourisme durable en Afrique de l'Est

Un restaurant au milieu de l'Océan Indien près de la côte de Zanzibar,
de Yokov Oskanov.

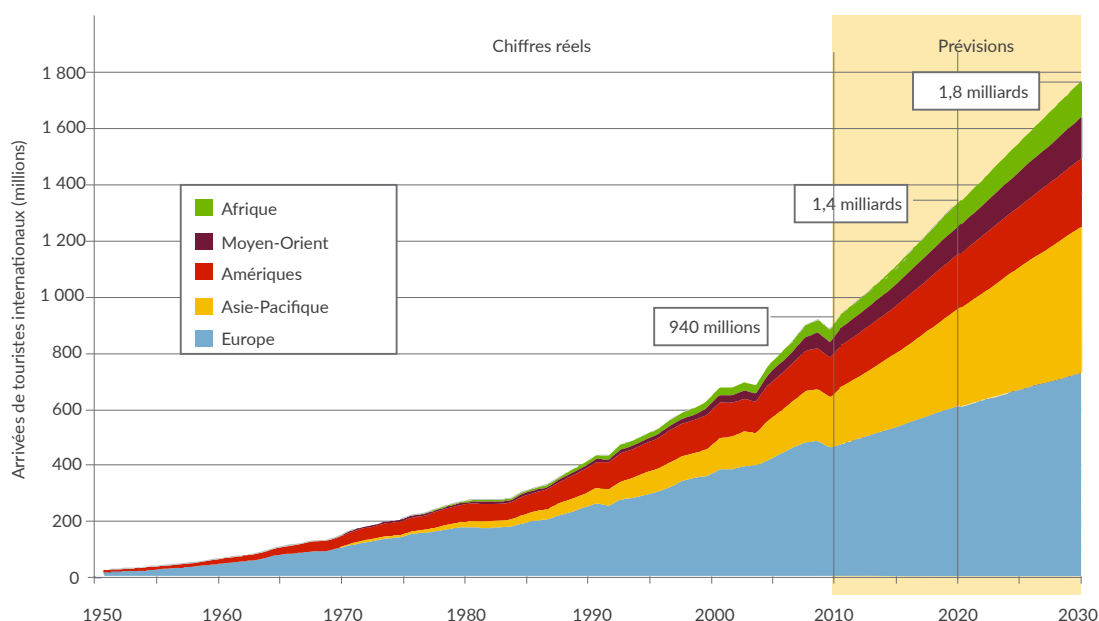
8.1 Introduction

Il existe plusieurs définitions du mot « tourisme ». Pour Goeldner et Ritchie (2003), il s'agit de la somme des phénomènes et des relations découlant des rapports entre touristes, prestataires de services, gouvernements et communautés hôtes lors du processus consistant à attirer et accueillir ces touristes et d'autres visiteurs. Cook et al. (2002) y voient un mouvement temporaire d'individus ou de groupes vers des destinations différentes de leur lieu de résidence habituel, ainsi que les activités entreprises pendant ce séjour dans ces destinations et les équipements déployés pour satisfaire leurs besoins. Ces définitions sont corroborées par l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), l'agence des Nations Unies chargée de réglementer l'activité touristique dans le monde, pour laquelle ce terme recouvre « les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans les lieux situés en dehors de leur environnement habituel, pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs » (OMT, 2008).

Le tourisme est donc considéré comme un voyage ayant une finalité récréative, religieuse, familiale ou commerciale, et pour une durée limitée. Traditionnellement, le terme était associé à un déplacement international. Aujourd'hui, il renvoie également à un déplacement cantonné aux frontières nationales. Le tourisme mondial a connu une véritable embellie depuis 20 ans. En 2014, le nombre total des arrivées de touristes internationaux est ressorti à 1133 millions, soit plus du double des chiffres de 1990 (Leijzer et Denman, 2013). Le tourisme est devenu l'un des plus gros secteurs d'activité de la planète. Il contribue au PIB mondial à hauteur de 9 % et emploie un individu sur onze dans le monde (OMT, 2015).

Le rôle du tourisme pour assurer une croissance durable et équitable est de plus en plus reconnu. En 2012, les dirigeants de la planète réunis à l'occasion de deux sommets, la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (CNUDD) Rio +20 et le G20 de Mexico, sont convenus que le tourisme pouvait contribuer à la résolution de bon nombre des défis internationaux parmi les plus ardues. Le rapport sur l'économie verte du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) liste le tourisme parmi les dix secteurs vitaux pour assurer le « verdissement » de l'économie mondiale. Dans son *Plan directeur 2013-2023 pour le tourisme durable dans la région de l'Autorité intergouvernementale pour le développement*, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CENUA) souligne l'importance du tourisme pour sept pays d'Afrique de l'Est. L'OMT estime que les activités touristiques vont continuer de progresser (figure 8.1), notamment en Afrique.

FIGURE 8.1 Les flux touristiques de 1950 à 2030



Source : OMT (2014)

L'OMT table donc sur une hausse prodigieuse du tourisme en Afrique à l'horizon 2030. Le tourisme côtier devrait continuer sa progression (CNUDD, 2012a et b), au risque d'affecter l'environnement marin et littoral. Cette forme de tourisme constitue l'un des débouchés commerciaux les plus notables, notamment pour les pays côtiers. Ainsi, les Seychelles possèdent de vastes barrières de corail encore vierges ; quant à l'archipel des Comores, il recèle de nombreux sites historiques, culturels et religieux qui sont autant de témoignages des vagues d'immigration successives en provenance du continent africain, du golfe Persique, d'Europe et de Madagascar. Le visiteur peut notamment découvrir des tombes, des fortifications et des bâtiments datant de l'époque des sultanats (CENUA, 2014).

Mais le milieu côtier est sensible et fragile. La plupart des côtes abritent d'importants habitats d'espèces variées et une diversité biologique très riche. Elles sont souvent assez mal dotées en termes de ressources naturelles (notamment en terres arables et en eau potable), en partie à cause de l'activité humaine (Leijzer et Denman, 2013). Dans le contexte de l'économie bleue, les politiques et les acteurs du tourisme doivent s'assurer qu'ils respectent le principe de pérennité, afin que le tourisme contribue à la préservation de l'environnement et au bien-être des communautés locales. Les mêmes principes s'appliquent aux pays enclavés, qui attirent les touristes avec leurs étendues d'eau douce.

Sous l'angle de l'économie bleue, le tourisme doit se conformer aux principes du développement durable tout en recherchant un modèle susceptible de consolider les économies locales et de réduire la pauvreté. Dans ce sens, l'« économie bleue » préconise des modèles permettant de faire passer les sociétés de la pénurie à l'abondance, en exploitant leurs ressources marines, océaniques et d'eaux douces, sans négliger les

aspects environnementaux et les éventuels préjudices écologiques (Pauli, 2010). Il faut donc parvenir à un modèle conciliant les intérêts économiques et politiques, au service de la durabilité des moyens de subsistance. Les innovations allant en ce sens conjuguent les principes de l'efficacité, de la sobriété en carbone et en ressources, et de l'inclusion sociale – un impératif pour les pays en développement, puisqu'ils pourront ainsi répondre à leurs besoins face aux nouvelles menaces liées à l'épuisement des ressources et au changement climatique.

8.2 Le poids économique du tourisme

Dans l'édition des *Faits saillants du tourisme* (OMT, 2015), l'OMT constate que le tourisme – en plein essor en Afrique de l'Est – constitue désormais une activité économique cruciale pour un certain nombre de pays de la région, le Kenya, l'Ouganda, la Tanzanie et le Rwanda s'imposant en tête des destinations de la région (tableau 8.1). Depuis 2010, le secteur progresse rapidement au Rwanda et en Ouganda. Ailleurs, son développement est moins manifeste. Pour l'Éthiopie, le Kenya et l'Ouganda, le tourisme a été et reste une source essentielle de devises (CENUA, 2013).

L'économie des Seychelles repose en grande partie sur le tourisme, qui contribue jusqu'à 63 % du PIB de l'archipel. L'activité y est en nette hausse depuis 2010, avec une augmentation des recettes de 25 %. Sur l'ensemble du continent africain, l'Afrique du Sud et le Maroc restent les deux premières destinations.

TABLEAU 8.1 Arrivées de touristes internationaux et recettes touristiques pour les pays d'Afrique de l'Est

Pays	Arrivées de touristes internationaux (milliers)					Recettes du tourisme international (millions USD)				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Kenya	1 470	1 750	1 619	1 519	-	800	926	966	940	798
Ouganda	946	1 151	1 197	1 206	-	784	960	1 135	1 184	1 355
Tanzanie	754	843	1 043	-	-	1 255	1 353	1 713	1 880	1 950
Rwanda	504	688	815	1 137	-	202	252	282	294	305
Éthiopie	468	523	596	681	-	522	770	607	621	350
Madagascar	196	225	256	196	222	196	-	-	-	-
Seychelles	175	194	208	230	233	274	291	310	344	398
Burundi	142	-	-	-	-	2	2	2	2	-
Érythrée	84	107	-	-	-	-	-	-	-	-
RD Congo	81	186	167-	191-	-	11	11	7	1	-
Comores	15	19	-	-	-	35	44	39	-	-
Djibouti	51	-	60	63	-	18	19	21	22	-

Source : OMT (2015)

Les pays de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) – le Burundi, le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda et la Tanzanie – jouissent d'un réel potentiel de croissance touristique. Le tourisme y est principalement axé sur la faune, le Kenya et la Tanzanie abritant la plupart des parcs nationaux et des réserves. Mais la région offre aussi de nombreuses plages et d'autres atouts touristiques : la culture (avec les sites du patrimoine historique), l'accueil de congrès et autres conventions, manifestations sportives et activités d'aventure. Le tourisme y est un puissant vecteur de croissance économique et de création d'emplois (Banque mondiale, 2013).

En 2014, la contribution du tourisme à l'économie mondiale est ressortie à 7 600 milliards de dollars (USD, aux prix de 2014), soit 9,8 % du PIB mondial de l'année (WTTC, 2015). Le secteur a créé 2,1 millions d'emplois directs et 6,1 millions d'emplois dérivés liés à des activités directes, indirectes et induites (*ibid.*). Le Conseil mondial pour le voyage et le tourisme (WTTC) estime que 3,8 millions d'emplois (dont 2,4 millions d'emplois indirects) pourraient être créés par le secteur en Afrique subsaharienne dans les dix ans (Christie et al., 2013). Le tourisme est également un important contributeur à l'économie en Afrique de l'Est, de par le nombre d'emplois générés et sa contribution, directe et indirecte, au PIB (tableau 8.2).

TABLEAU 8.2 Contribution du tourisme au PIB et à l'emploi en Afrique de l'Est (2015)

Pays	Contribution au PIB		Contribution à l'emploi	
	Contribution directe du secteur du voyage et du tourisme au PIB (milliers USD)	Contribution totale du secteur du voyage et du tourisme au PIB (milliers USD)	Contribution directe du secteur du voyage et du tourisme à l'emploi (milliers USD)	Contribution totale du secteur du voyage et du tourisme à l'emploi (milliers USD)
Burundi	0,065	0,14	38	85,5
Comores	0,025	0,06	6	15
Éthiopie	0,23	0,52	1014	2326,5
Kenya	2,23	5,82	592,5	1564
Mozambique				
Rwanda	0,23	0,63	59	165
Seychelles	0,37	0,95	12	28
Tanzanie	1,7	4,99	386	1151
Ouganda	0,88	2,13	464,5	1173

Source : WTTC (2016)

Le tourisme engendre de l'activité dans bon nombre d'autres secteurs qui sous-tendent sa réussite, en créant des emplois dans le bâtiment dans sa phase de développement et en suscitant une demande en mobilier et autres fournitures d'équipement éventuellement disponibles sur place. Pour Christie et al. (2013), le tourisme catalyse l'essor de petites entreprises dans des secteurs connexes (production et services), surtout dans les régions où les principales options de développement sont liées au

patrimoine culturel et aux ressources naturelles. De fait, certains autres secteurs — habillement, artisanat, biens et services fournis par des opérateurs informels — se sont développés grâce au tourisme. Dans les pays d'Afrique de l'Est où cette activité est déjà bien ancrée (comme au Kenya), l'artisanat vient en aide de nombreuses communautés locales qui produisent des sculptures sur bois et d'autres objets appréciés des touristes.

L'importance du tourisme comme déclencheur de développement se reflète bien dans sa contribution aux économies des pays de destination : alors qu'en 1990, les pays d'Afrique subsaharienne ont attiré quelque 6,7 millions de visiteurs, ce chiffre est passé à 33,8 millions en 2012 — une évolution qui a eu des retombées considérables en termes de revenus. En 2012, les recettes que la région a tirées du tourisme ont franchi les 36 milliards USD, contribuant directement à 2,8 % du PIB de la région, et même à 7,3 % en englobant les activités indirectes et induites (Christie et al., 2013).

Avec la longueur remarquable de son littoral et ses débouchés sur deux océans (Indien et Atlantique), la région de l'Afrique de l'Est présente de nombreux atouts pour le tourisme côtier — sans oublier ses étendues d'eaux douces intérieures (les lacs Tanganyika, Victoria, Turkana, Malawi et Albert), qui constituent une autre destination touristique. Le concept de l'économie bleue implique une exploitation efficiente et optimale de ces ressources dans le respect des paramètres environnementaux et écologiques (Pauli, 2010). L'essor du tourisme dans ce concept peut soulever un certain nombre de difficultés. Les pays ont tendance à favoriser les investissements directs étrangers (IDE) pour financer le secteur, gourmand en capitaux surtout dans les phases de démarrage. Certains s'interrogent sur l'opportunité d'une telle stratégie dans la mesure où les gains découlant des IDE sont directement liés au niveau local de développement économique et humain, ainsi qu'aux capacités d'absorption et de production des pays destinataires (CENUA, 2013).

Bien qu'elle affiche une croissance inférieure à la moyenne mondiale, l'Europe devrait conserver une part de marché importante dans le tourisme international. Il en va de même pour le marché chinois. Même s'ils partent de relativement bas, les marchés africains et moyen-orientaux sont parmi les plus dynamiques du monde, avec un taux de croissance annuel de respectivement 6,2 % et 9,9 %. En 2010, ils ont représenté 27,5 et 36 millions d'arrivées de touristes internationaux. Toute la difficulté pour l'Afrique de l'Est consiste à développer des produits adaptés aux marchés touristiques intérieurs et régionaux (CENUA, 2013).

8.3 Analyse comparée du secteur du tourisme en Afrique de l'Est

Le tourisme est l'un des secteurs les plus dynamiques de la planète, qui voit l'Afrique subsaharienne talonner le reste du monde, avec une croissance annuelle moyenne de 5,5 % contre 6 % en moyenne mondiale (OMT, 2014). L'Afrique de l'Est mise principalement sur sa faune, ses plages, ses installations maritimes, sa culture et son patrimoine, mais aussi sur ses paysages naturels (tableau 8.3). En sus des touristes

africains, les visiteurs sont pour l'essentiel originaires d'Europe, d'Amérique du Nord, du Moyen-Orient et de Chine. Mais les pays d'Afrique de l'Est sont tous confrontés à un certain nombre de défis pour réaliser pleinement leur potentiel touristique (section 8.7).

L'attractivité d'une destination touristique, quelle qu'elle soit, repose non seulement sur ses atouts naturels et culturels, mais aussi, dans une large mesure, sur les installations et services disponibles et leur qualité. Il s'agit des services « primaires » (hébergement, restauration et déplacements), « secondaires » (achats, loisirs, détente et information du visiteur), et « tertiaires » (prise en charge sanitaire, urgence, sécurité, finance). D'une manière générale, les pays d'Afrique de l'Est ne sont pas au niveau des normes internationales (CENUA, 2013). Par ailleurs et à l'exception de l'Éthiopie et du Kenya, les infrastructures de transport y sont insuffisamment développées (*ibid.*). L'essor de l'écotourisme achoppe sur plusieurs handicaps, comme le manque d'implication des communautés, la faible pénétration des opérateurs du tourisme, le manque de produits et d'incitations financières, un cadre politique, juridique et réglementaire déficient, et une dégradation croissante de l'environnement (CENUA/SRO-AE, 2011). Les pays d'Afrique de l'Est ont consenti des efforts considérables pour tirer parti du tourisme et assurer leur développement, mais un certain nombre d'obstacles persistent (tableau 8.3).

TABLEAU 8.3 Activités touristiques et défis à relever par les pays d'Afrique de l'Est – synthèse

Pays	Activités touristiques choisies	Origine des visiteurs	Handicaps
Burundi	Faune, patrimoine naturel (lacs, cours d'eau et montagnes), culture et histoire	France, Allemagne, Italie, Russie, Émirats arabes unis (EAU) et Afrique du Sud	Environnement commercial peu favorable ; manque d'infrastructures ; commercialisation insuffisante ; dépendance excessive aux produits touristiques « naturels » ; absence de cadre réglementaire approprié
Comores	Baignade, plongée et sports nautiques, volcans actifs et chutes d'eau	Afrique du Sud, France, Réunion, Mayotte et quelques pays européens	Tourisme peu développé ; instabilité régionale ; dépendance excessive aux produits touristiques « naturels » ; faiblesse du cadre institutionnel et manque de structures pour le développement touristique ; absence de financement ; pénurie de main-d'œuvre qualifiée
Djibouti	Baignade et tourisme maritime, culture et histoire	France, États-Unis, Chine, Moyen-Orient et autres pays d'Afrique	Investissements insuffisants ; manque d'infrastructures et de services touristiques ; absence de concurrence sur les prix ; manque de compétences et de connaissances
RD Congo	Faune, patrimoine naturel (cours d'eau, montagnes), sports nautiques, sites historiques, culture et patrimoine, botanique	France, Belgique, Royaume-Uni, États-Unis, Chine et Afrique du Sud	Médiocrité du cadre institutionnel ; financements inadaptés ; faiblesse du secteur privé local ; inadéquation des infrastructures et services connexes ; risques en termes de conservation et insécurité

Pays	Activités touristiques choisies	Origine des visiteurs	Handicaps
Érythrée	Sites historiques, culture, baignade, faune, sports nautiques	Italie, Allemagne, Royaume-Uni, France, États-Unis, Arabie saoudite et autres pays d'Afrique	Sous-développement du secteur touristique ; manque de concurrence; faiblesse du secteur privé local ; inadéquation des infrastructures et services connexes ; manque de compétences et de connaissances
Éthiopie	Sites culturels, religieux et historiques, faune, tourisme de réunions, congrès, conventions et voyages de gratification (Mice)	États-Unis, France, Allemagne, Italie, Russie, EAU, Royaume-Uni	Dépendance excessive aux produits traditionnels culturels ; absence de présence sur le marché ; main-d'œuvre insuffisamment qualifiée ; difficultés ressenties par les investisseurs directs étrangers
Kenya	Faune, baignade et tourisme maritime, patrimoine naturel, sites culturels et historiques	Royaume-Uni, États-Unis, Allemagne, France, Italie, Chine et Inde	Irrespect des cadres législatif et réglementaire ; dépendance excessive aux marchés d'origine traditionnels ; non-harmonisation des infrastructures touristiques ; absence de recherche sur le tourisme ; garanties sécuritaires insuffisantes pour les touristes
Madagascar	Baignade et tourisme maritime, faune, culture, histoire, sports nautiques et d'aventure	France, Réunion, Italie, Allemagne, Royaume-Uni et Afrique du Sud	Manque de politiques et de réglementations adéquates ; climat d'investissement insuffisant ; faible solvabilité du pays ; sous-développement des liaisons aériennes ; main-d'œuvre peu qualifiée ; manque de financement pour le tourisme (développement et commercialisation)
Rwanda	Faune, culture, sites historiques et musées, patrimoine naturel (chutes d'eau, cours d'eau et lacs)	France, Royaume-Uni, États-Unis, Allemagne, Italie, Chine et Inde	Dépendance excessive au tourisme « naturel » ; manque d'infrastructures et de services connexes ; absence de main-d'œuvre qualifiée ; manque de qualité des services ; sous-développement des liaisons aériennes
Seychelles	Baignade, musées et monuments historiques, parcs marins, sports nautiques	Europe de l'Est, Royaume-Uni, Allemagne, France, Italie, États-Unis et autres pays d'Afrique	Rigidité du contrôle des changes ; financement insuffisant du tourisme ; services et maintenance des installations déficients ; options limitées pour les produits touristiques ; coût élevé de l'hébergement et des moyens d'accès
Somalie	Faune, baignade et tourisme maritime, sports nautiques, patrimoine naturel (montagnes, plaines semi-désertiques)		Conflit intérieur et manque de gouvernance ; insuffisance des infrastructures touristiques ; absence de main-d'œuvre qualifiée ; renommée négative
Soudan du Sud	Faune, sites historiques, culture et patrimoine		Capacités institutionnelles insuffisantes ; instabilité politique ; manque d'infrastructures ; absence de cadre réglementaire ; main-d'œuvre non qualifiée

Pays	Activités touristiques choisies	Origine des visiteurs	Handicaps
Tanzanie	Faune, baignade et tourisme maritime, Mice, patrimoine naturel, sites culturels et historiques	Royaume-Uni, États-Unis, Allemagne, France, Italie, Chine et Inde	Infrastructures de services et de transport insuffisantes ; dépendance excessive au tourisme « naturel » ; sous-développement des liaisons aériennes ; normes insuffisantes dans les services ; surpopulation dans certaines zones ; manque de sécurité ; absence de financement et de ressources pour la commercialisation
Ouganda	Faune et ornithologie, pêche, sports nautiques, observation des primates, randonnée, Mice, alpinisme	Royaume-Uni, États-Unis, Allemagne, France, Italie, Chine et Inde	Compétences insuffisantes ; manque de coordination intersectorielle ; financements limités ; absence d'infrastructures de services et de transports ; manque d'une législation adaptée et actualisée pour le tourisme ; main-d'œuvre peu qualifiée ; sous-développement des liaisons aériennes

Source : d'après des informations recueillies auprès des agences de tourisme des pays d'Afrique de l'Est

8.4. Les produits touristiques en Afrique de l'Est – situation actuelle et potentiel

L'essentiel des activités touristiques en Afrique de l'Est tournent autour du littoral et de la faune – deux domaines où le Kenya et la Tanzanie font figure de leaders. Mais le tourisme ne se résume pas à cela : les pays côtiers et les pays enclavés ont su développer une activité importante de croisière et de tourisme maritime. Il peut s'agir notamment de visites dans les parcs marins à bord de bateaux à fond de verre qui permettent aux touristes de découvrir la vie sous-marine. Le Kenya, la Tanzanie, les Seychelles, les Comores et Madagascar ont tous les atouts pour développer cette forme de tourisme et une activité de croisière. Sans oublier la plongée sous-marine en apnée ou avec bouteilles, le surf, la pêche et toutes les activités balnéaires – autant d'attractions qui pourraient être développées dans les eaux intérieures, comme le lac Victoria (au bénéfice du Kenya, de l'Ouganda et de la Tanzanie).

L'archéologie reste une activité touristique largement sous-développée dans la région alors qu'elle pourrait, à l'instar de ce qui se fait en Égypte et en Éthiopie, offrir de nouveaux débouchés. Les pays insulaires comme les Seychelles et les Comores possèdent une riche histoire maritime et sont entourées d'eaux peu profondes idéales pour l'archéologie sous-marine (CENUA, 2014). Hunter (2014) apporte des éléments probants justifiant une telle activité dans l'océan Indien, qui pourrait devenir un marché de niche et une alternative au tourisme balnéaire classique.

La culture, la religion et les sites du patrimoine local constituent d'autres sources d'attraction touristique en Afrique de l'Est et pourraient s'inscrire dans un programme de tourisme durable, grâce à leur très faible impact sur la diversité biologique. L'Unesco (2014) recense 35 sites classés au patrimoine mondial de l'humanité dans la région. D'autres formes de culture et de patrimoine pourraient être rassemblées dans des parcs à thème destinés.

Aujourd'hui, les produits liés au littoral et à la baignade exigent de faire preuve d'innovation pour se caler sur les attentes de la clientèle sans négliger les efforts de protection de l'environnement. Les infrastructures d'accès doivent être conçues de manière à renforcer la qualité et l'authenticité des sites, mais aussi à favoriser l'essor d'activités qui ne portent qu'un préjudice minime à l'intégrité de l'océan et du littoral. Les marinas construites dans des bassins ou les ports abrités accueillant de petits navires ou des bateaux de plaisance font partie de ces nouvelles activités.

FIGURE 8.2 La marina d'English-Point à Mombasa (Kenya)



Source : English-Point Marina, 2015

En Afrique de l'Est, le Kenya fait figure de pionnier sur ce nouveau segment du marché, avec la création de la marina English-Point sur une plage de 1,6 hectare en face du site historique de Fort Jésus. La marina offre le confort, le luxe et la sécurité d'un hôtel classique, mais en appartements. Les promoteurs ont tenu compte des toutes dernières normes en matière de viabilité, en mettant notamment l'accent sur les économies d'énergie, le traitement et le recyclage des eaux grises ou encore l'épuration de l'eau. Ce modèle pourrait être reproduit dans la région du lac Victoria mais aussi autour des lacs d'Éthiopie pour ouvrir davantage l'arrière-pays aux innovations en matière de tourisme.

Parallèlement au tourisme de réunions, congrès, conventions et voyages de gratification (Mice), les voyages d'affaire commencent à se développer dans la région. Dans le cadre de sa stratégie Mice conçue pour réorganiser l'activité touristique et assurer un développement continu du secteur, la Tanzanie prévoit de construire un centre de conférences dernier cri de grande capacité (République de Tanzanie, 2009). Le rapport de l'OMT sur cette « industrie des réunions » identifie les différentes approches à suivre pour élaborer une stratégie Mice (OMT, 2014a).

Le développement d'un tourisme durable dans le contexte de l'économie bleue est vital pour la région. L'OMT (2014b) définit le tourisme durable comme un tourisme « qui tient pleinement compte de ses impacts économiques, sociaux et environnementaux actuels et futurs, en répondant aux besoins des visiteurs, des professionnels, de l'environnement et des communautés d'accueil ». Au sein de l'industrie mondiale du tourisme, l'écotourisme est un marché de niche important et croissant. Il permet de développer des produits qui contribuent à la préservation de l'environnement, à des objectifs socio-économiques et culturels, aux revenus de la communauté locale et à la valorisation de ses traditions et de sa culture. (CENUA-SRO AE, 2011).

Encore relativement balbutiant dans la région, l'écotourisme est de plus en plus considéré par les États membres comme un volet viable d'un tourisme durable. Le Kenya, l'Ouganda et l'Éthiopie ont engagé un certain nombre d'initiatives pour promouvoir et renforcer l'application des principes de l'écotourisme dans les différents volets du secteur, à travers des initiatives du secteur privé et de la société civile. Le terme « écotourisme » renvoie à une filière dont la finalité est de minimiser les impacts environnementaux et culturels du tourisme tout en contribuant à la conservation, aux projets communautaires et à l'éducation environnementale. Mais les principes de pérennité ne concernent pas uniquement le tourisme : ils impliquent également toutes les activités touristiques, tous projets et toutes opérations, qu'ils aient une forme conventionnelle ou non (*ibid.*).

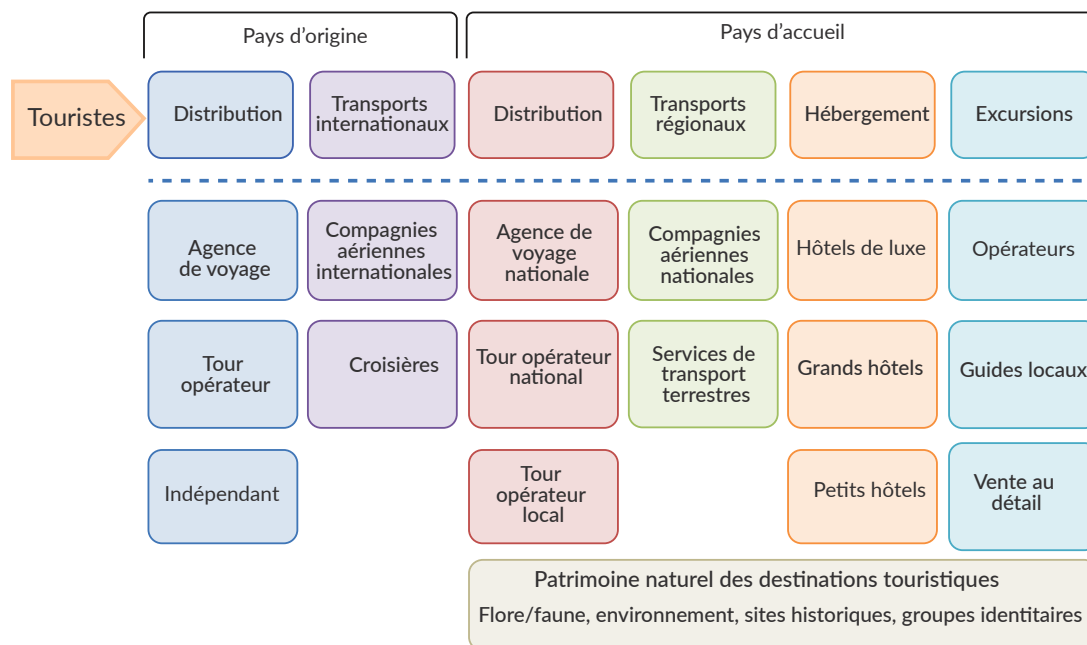
Encadré 8.1 Intéresser les populations locales aux retombées du tourisme

Madagascar : le Service des parcs nationaux reverse 50 % des droits d'entrée dans les aires protégées aux projets locaux de conservation et de développement des communautés. Les projets communautaires, soumis par des comités ad hoc composés des aînés du village, se veulent très pratiques (par exemple, plantation d'arbres fruitiers, apiculture ou construction de silos pour les céréales), afin de proposer des alternatives durables à l'agriculture sur brûlis. Le lien financier ainsi créé avec le parc national permet de sensibiliser la population locale en faveur de la conservation.

8.5 La chaîne de valeur du tourisme

Christian (2010) a défini les grandes lignes d'une chaîne de valeur intégrée pour le tourisme mondial (figure 8.3). Ce cadre croise les informations relatives aux pays d'origine des touristes avec celles concernant leurs destinations, et il prend en compte tous les acteurs économiques participant aux processus de transport des touristes vers une destination donnée, de rayonnement autour de cette destination et d'hébergement. Ce cadre schématique identifie les conditions nécessaires à une utilisation adéquate du patrimoine naturel et socioculturel, et les principaux avantages économiques qui en découlent pour le pays d'accueil. Dans un rapport conjoint, l'Organisation mondiale du commerce, l'Organisation de coopération et de développement économiques et l'OMT (OMC, OCDE et OMT, 2013) ont reconnu la pertinence de cette approche. Les pays de la région doivent réfléchir aux activités, processus et institutions à mobiliser afin de garantir un fonctionnement et une gestion fluides du tourisme au sein de cette filière. Cette réflexion recouvre la planification des destinations et la création de nouveaux produits, la formation des personnels, la commercialisation, l'organisation de voyages à forfait, le transport et la gestion des attractions touristiques. Les infrastructures de service – restaurants, cafés, bars, hébergements – tout comme les services financiers, sanitaires et technologiques (TIC) doivent être pris en compte pour garantir une qualité globale des services et un bon niveau d'hospitalité dans les communautés d'accueil.

FIGURE 8.23 La marina d'English-Point à Mombasa (Kenya)



Source : Christian, 2010

Cette chaîne de valeur débute par la conception des produits et leur élaboration – un processus qui implique la participation active de toutes les parties concernées. L'OMT (2011) propose des lignes directrices pour la conception de nouveaux produits qui prennent en compte de tous les paramètres, y compris la pertinence commerciale, l'innovation, la mise en valeur des zones touristiques et la viabilité. Pour les produits liés à l'écotourisme, Fotiou et al. (2002) suggèrent d'impliquer aussi les communautés locales afin de favoriser leur appropriation totale du tourisme durable et de garantir une répartition équitable des ressources et des retombées entre tous les acteurs concernés. La plupart des produits touristiques de l'Afrique de l'Est reposent sur les ressources naturellement disponibles plutôt que sur un projet délibéré de création d'un nouveau produit à finalité commerciale.

La qualité des ressources humaines locales est au cœur de la chaîne de valeur du tourisme : éducation, formation et culture du service. Il convient donc de suivre une politique nationale de renforcement des capacités qui prenne en compte les besoins du secteur (Johnson et Bartlett, 2013). Singapour a su par exemple déployer une telle politique de développement des ressources humaines dans son industrie touristique (UNECA, 2011). Cet État-nation dispose désormais d'un excellent système éducatif et de structures de formation, de renommée mondiale, pour les acteurs du tourisme. De tous les pays d'Afrique de l'Est, le Kenya est le seul à pouvoir se targuer de ressources humaines d'un niveau comparable. De nombreux établissements secondaires et universitaires y dispensent aujourd'hui plusieurs programmes d'éducation et de formation au tourisme et à l'accueil, avec diplôme à la clé. Mais dans la plupart des autres pays de la région, l'activité touristique est pénalisée par une main-d'œuvre insuffisamment formée et peu motivée (tableau 8.3).

Pour Morrison (2013), les pays de destination doivent avoir une gestion et une politique commerciale adéquates s'ils veulent parvenir à l'excellence dans le secteur du tourisme – sachant, qu'en Afrique de l'Est, tout ce qui a trait à la commercialisation manque cruellement de financements. Morrison propose des modèles pour assurer la compétitivité des destinations durables. Conjugée à la commercialisation, la délivrance de services touristiques s'appuyant sur des intermédiaires agréés occupe une place importante dans la chaîne de valeur. À cet égard, il est crucial d'intégrer le critère de pérennité dans la filière des voyages organisés, ce qui a été reconnu dans le rapport « Initiative des tours opérateurs pour le développement du tourisme durable » (Schwartz et al., 2008).

Les pays d'Afrique de l'Est doivent accorder une attention systématique à la gestion des attractions, des installations et des sites touristiques, qui sont des composantes vitales de la chaîne de valeur du tourisme. Ces services pèsent beaucoup dans la perception qu'ont les touristes d'une destination. Les infrastructures (transports, énergie et TIC) et les autres services qui contribuent au bien-être des visiteurs sur place doivent aussi faire partie des priorités de la région, sans négliger tous les aspects de l'accueil et de l'hébergement, y compris dans les communautés hôtes. Les caractéristiques uniques une région de destination doivent bénéficier de services dont la qualité rassure les visiteurs quant au confort de leur séjour et au plaisir qu'ils en retireront.

Le développement du tourisme peut aider les économies locales et réduire la pauvreté. Les documents de stratégie pour la réduction de la pauvreté intègrent de fait souvent les activités touristiques comme source de revenus au bénéfice des populations rurales, mais également pour financer l'amélioration des infrastructures, diversifier les débouchés professionnels et attirer des IDE. La part des dépenses dans l'économie locale détermine l'impact économique local du tourisme. Le fait d'accroître la participation des communautés locales dans la chaîne de valeur peut favoriser le développement des économies locales et la réduction de la pauvreté. Pour ce faire, il faut procéder à un « verdissement » des services touristiques. Cela passe notamment par une planification adaptée et rigoureuse, le développement des énergies renouvelables et une utilisation efficace de l'énergie, mais aussi par une gestion efficace de l'eau et des déchets, pilier central de toute stratégie au service de l'économie bleue.

8.6 Initiatives et évolutions

Un environnement sain est indispensable au tourisme « bleu », quelle qu'en soit la forme, et il améliore le potentiel de développement de nouvelles offres touristiques. Des eaux de baignade et de plongée de qualité, ou des habitats côtiers et marins vierges présentent une forte valeur récréative — ce qui renforce l'attractivité des zones littorales et, partant, le potentiel de développement d'activités comme le tourisme et les sports nautiques ou le tourisme vert (observation de baleines, par exemple). Mais utiliser des complexes touristiques au-delà des capacités d'absorption de l'environnement a des conséquences négatives sur le milieu et entraîne l'épuisement des ressources naturelles. Les impacts physiques habituels comprennent la dégradation des écosystèmes dans la phase de défrichage et de construction des équipements, ainsi que les dégradations liées aux activités touristiques elles-mêmes, sans parler des modifications introduites à long terme dans les économies et les écologies locales (PNUE, 2014).

Pour parvenir à un haut niveau de durabilité, les destinations touristiques en Afrique de l'Est doivent donc promouvoir une utilisation durable des ressources qui tienne compte de la pollution, des impacts physiques et de l'épuisement des ressources naturelles, mais aussi de la croissance inclusive et de l'emploi.

Les activités touristiques prospèrent grâce à la présence durable d'attractions naturelles, culturelles et/ou patrimoniales sur les sites de destination. Lors de la CNUDD en 2012, le concept d'« économie verte » (lancé en 1989) a été peaufiné et décliné en « économie bleue » (CENUA, 2014) — un concept désormais bien en phase avec les préoccupations de la région d'Afrique de l'Est pour assurer la pérennité de son tourisme. Un certain nombre de pays ont adopté des cadres réglementaires pour contrôler l'activité touristique au profit de la conservation et de la pérennité (FEM, 2014). La plupart de ces initiatives se préoccupent d'impliquer les populations locales et de les motiver durablement.

Dans son étude sur la conservation en Namibie, Silva (2014) s'interroge sur la manière d'associer les populations vivant dans une aire protégée aux efforts déployés pour garantir la pérennité des ressources. Après avoir constaté que certains groupes recherchent des incitations économiques quand d'autres sont surtout préoccupés par le respect des valeurs de la communauté, l'auteur conclut qu'un fort attachement aux lieux et à la cohésion sociale peuvent motiver les habitants à respecter les règles de protection de l'environnement, surtout si elles sont assorties d'incitations économiques. Sawhill (1996) rappelle qu'un certain nombre de parties et d'institutions participent aux efforts de conservation et de pérennité, et il propose un cadre pour nouer des alliances en faveur de la diversité biologique à travers des « partenariats coopératifs ».

Le tourisme peut contribuer nettement à la protection de l'environnement, à la conservation et à la restauration de la biodiversité ainsi qu'à une utilisation durable des ressources naturelles. Les sites vierges et les aires naturelles sont de précieux atouts qui justifient la création d'aires protégées (parcs nationaux, réserves, réserves fauniques et zones réservées) pour assurer leur préservation. Les gouvernements ont adopté des lois et réglementations afin de protéger ces aires, leur faune et leur flore. Ils autorisent l'entrée à des groupes restreints dont ils contrôlent l'accès moyennant le paiement d'un permis et d'un droit d'accès. Au Rwanda et en Ouganda, le permis de randonnée d'observation des gorilles coûte respectivement 750 et 600 USD, auquel s'ajoutent les droits d'entrée (République du Rwanda, 2015 ; Uganda Wildlife Services, 2015). Les recettes ainsi générées ont contribué au développement local, national et régional.

Dans un travail consacré aux effets du développement touristique sur les moyens de subsistance des ruraux vivant dans le delta de l'Okavango, au Botswana, Mbaiwa et Stronza (2010) énumèrent un certain nombre d'avantages pour les communautés locales qu'a permis la mise en oeuvre des principes de la gestion communautaire des ressources naturelles (GCRN). Ils citent notamment les emplois créés par les agences organisant des safaris, qui sous-louent les aires communautaires et procurent des revenus aux habitants puisque les clients consomment sur place. Ce système a également amélioré le capital social dans les trois villages où le projet a été déployé, les habitants ayant accepté qu'une partie des recettes tirées de la GCRN finance des services sociaux et des projets de développement communautaire, comme l'approvisionnement et la distribution de l'eau. Un tel modèle pourrait inspirer les différentes expériences de tourisme durable en Afrique de l'Est.

8.7 Gouvernance et cadre institutionnel pour la gestion du tourisme

Bhagavan et Virgin (2004) ont constaté que trois groupes d'acteurs étaient indispensables pour établir un cadre institutionnel applicable au tourisme : les établissements créateurs de savoir (facultés, universités et centres de recherche) ; les organismes officiels (ministères, unités chargées de la gestion, de la politique et de la réglementation) ; et les organisations de la société civile et les associations professionnelles.

Plusieurs pays d'Afrique de l'Est se heurtent à l'inadéquation des capacités institutionnelles et à la médiocre gouvernance du secteur du tourisme (tableau 8.3). Dans son plan directeur pour les pays de l'Igad, la CENUA (2013) souligne l'importance d'institutions adéquates, à créer ou à renforcer quand elles existent, pour garantir une saine gestion du tourisme dans les États membres. C'est la raison pour laquelle dans sa stratégie nationale pour le tourisme 2013-17, le Kenya a déclaré piliers stratégiques pour la gestion du secteur les capacités institutionnelles et le cadre de gouvernance (République du Kenya, 2013), imité par l'Éthiopie et l'Ouganda : la première a défini un plan directeur pour le tourisme durable couvrant la période 2015-25 (République d'Éthiopie, 2014) tandis que le second a élaboré un plan directeur pour le développement du tourisme pour la période 2014-24, avec le soutien financier de l'OMT et du Pnud.

L'OMT pose les bases globales de la construction et du renforcement des capacités institutionnelles de la gestion du tourisme. Ces lignes directrices doivent être reprises par les institutions nationales, à commencer par le ministère en charge du tourisme, qui les transmet ensuite aux agences sectorielles et aux systèmes réglementaires pour atteindre, au final, les unités de gestion déconcentrées ou régionales. La création d'établissements appropriés de formation et de recherche fait partie de ce mécanisme pour contribuer au renforcement des capacités de gestion et de gouvernance du tourisme. Le secteur privé n'est pas oublié, à travers les associations professionnelles (agents de voyage, tour-opérateurs, hôteliers, restaurateurs, etc.), et la société civile joue aussi un rôle, par le biais notamment des groupes de pression en faveur d'un tourisme durable.

Certaines filières du tourisme requièrent une attention particulière. À la suite du rapport Coast de l'OMT sur les actions coordonnées pour un tourisme durable, un projet de cinq ans ciblant neuf pays africains (Cameroun, Gambie, Ghana, Kenya, Mozambique, Nigéria, Sénégal, Seychelles et Tanzanie) a été lancé en 2009 afin de définir une approche intégrée de la planification du tourisme côtier (Leijzer, 2014). Le projet est financé par le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), en collaboration avec le PNUE et l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (Onudi), respectivement chargés de la mise en place des structures et de la mise en œuvre des mesures, en partenariat avec l'OMT.

8.8 Conclusions et recommandations

Les pays d'Afrique de l'Est doivent développer leur potentiel de destination touristique dans une conjoncture internationale marquée par une sensible hausse du tourisme. Le secteur peut devenir un pilier de la croissance économique des pays de la région, surtout si des politiques de tourisme durable sous-tendent les initiatives du secteur. Mais un certain nombre de faiblesses doivent être surmontées pour exploiter tout le potentiel de la région au service de l'économie bleue :

- a) inadéquation des capacités institutionnelles en mesure d'orienter le développement du tourisme et faiblesse de la gestion et la gouvernance du secteur ;
- b) absence généralisée de plans de développement coordonnés pouvant orienter les relations entre le tourisme et les autres formes d'utilisation et de mise en valeur des terres ;
- c) lenteur incontournable des chantiers de construction, d'aménagement et d'entretien des infrastructures matérielles, et graves lacunes en matière de transports (routier, aérien, ferroviaire et fluvial ou maritime) ;
- d) insuffisance des budgets alloués par les gouvernements au soutien, à la gestion et à la promotion du tourisme ;
- e) dépendance excessive de la région vis-à-vis des attractions traditionnelles liées à la nature et la culture, malgré les menaces que font peser le changement climatique, une concurrence accrue et l'évolution des profils des touristes et autres voyageurs ;
- f) importance du risque lié au changement climatique, qui perturbe les écosystèmes marins, accroît la fréquence et l'intensité des catastrophes et provoque une élévation du niveau de la mer ;
- g) gabegie, corruption et instabilité politique, qui ralentissent la croissance économique ;
- h) inadéquation généralisée des cadres réglementaires du secteur du tourisme ;
- i) contre-publicité pour la destination dans les pays d'origine, liée au terrorisme ;
- j) dépendance extrême envers les marchés traditionnels (Europe et Amérique du Nord), au lieu d'un recentrage vers l'Asie, le tourisme intracontinental et interrégional.

Envisager l'industrie touristique sous l'angle de l'économie bleue implique d'orienter les moteurs de la croissance et du développement du secteur vers les étendues d'eaux marines et intérieures et vers les autres ressources marines et océaniques, sans occulter les risques de dégradation de l'environnement. Une telle mutation exige des innovations conjuguant critères économiques et exigences environnementales, avec pour finalité de générer des moyens de subsistance durables. Il s'agit de limiter les émissions de carbone, d'exploiter efficacement les ressources et de favoriser l'inclusion sociale. Dans le contexte de l'économie bleue, l'intérieur des terres reste largement sous-exploité à des fins touristiques en Afrique de l'Est, alors que le potentiel est immense. Un certain nombre de recommandations peuvent aider les pays de la région à tirer pleinement parti de leurs atouts touristiques, et notamment :

- a) créer un cadre d'orientation pour la planification, le développement et la gestion d'un tourisme durable en Afrique de l'Est respectant les principes de l'économie bleue ;

- b) élaborer des plans de développement des aires touristiques pour un tourisme durable à l'échelle nationale et régionale qui respectent l'égalité inter et intra générationnelle ;
- c) instaurer des capacités institutionnelles et de gouvernance appropriées à la gestion du tourisme ;
- d) améliorer les infrastructures et les équipements touristiques régionaux ;
- e) allouer davantage de fonds au développement, à la gestion et à la commercialisation touristiques à l'échelon national et régional ;
- f) harmoniser les législations nationales en matière de pérennité du tourisme ;
- g) concevoir des produits innovants et des produits de niche ;
- h) mobiliser toutes les parties prenantes concernées par le développement touristique ;
- i) introduire des cadres réglementaires pour protéger les ressources touristiques ;
- j) faire contribuer l'économie locale au tourisme ;
- k) pratiquer un tourisme durable en recourant aux énergies renouvelables, en limitant les prélèvements sur les ressources d'eau douce, en développant l'écotourisme, mais aussi en obligeant plus souvent les promoteurs de projets touristiques à procéder à des évaluations d'impact environnemental ;
- l) diversifier les cibles pour toucher d'autres pays d'origine, en Asie notamment ;
- m) sécuriser l'environnement ;
- n) encourager la recherche et le développement comme instruments fondamentaux de la croissance du tourisme, pour une meilleure information des politiques et des concepteurs de produits, mais aussi pour une meilleure connaissance des tendances de la demande des touristes, des stratégies de commercialisation, de l'impact de la croissance du tourisme et des solutions pour y faire face.

Le stade de développement du secteur touristique étant plus ou moins avancé selon les communautés économiques régionales (CER), celles-ci auraient tout à gagner à un partage de leurs pratiques et des enseignements qu'elles en ont tirés. Une approche régionale coordonnée pourrait s'inspirer des avantages comparés des stratégies mises en œuvre en Afrique de l'Est. Tout plan stratégique pour le tourisme devra donc offrir un projet de développement touristique dans la région et œuvrer pour renforcer son attractivité en tant que destination. Ce plan d'action régional devra se caler sur les initiatives et plans de développement économique engagés à l'échelon national, régional, continental et international.

Comme d'autres, ces interventions peuvent contribuer à réaliser le potentiel de l'industrie du tourisme en Afrique de l'Est et à favoriser le développement économique et social de la région.

Références

- Banque mondiale (2013), *Tourism in Africa: Harnessing Tourism for Growth and improved livelihoods*, Washington, DC : Banque mondiale
- Bhagavan, M.-R. et I. Virgin (2004), *Generic Aspects of Institutional Capacity Development in Developing Countries*, Stockholm : Stockholm Environment Institute
- CENUA (2013), *Sustainable Tourism Master Plan for the Inter-Governmental Authority on Development (IGAD) Region 2013-2023*, Addis-Abeba : Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
- CENUA (2014), *Unlocking the full potential of the blue economy*, Addis-Abeba : Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
- Christian, M. (2010), *Tourism Scoping Paper*, document préparé pour le réseau de recherche Capturing the Gains. Londres : Department of International Development (DFID)
- Christie, I., E. Fernandes, H. Messerli et L. Twining-Ward (2013), "Tourism in Africa: Harnessing Tourism for Growth and Improved Livelihoods", *World Bank Report*, Washington, DC : Banque mondiale
- CNUDD (2012a), *RIO + 20: Towards the Green Economy and Better Governance – Stakeholders Consultation Paper*, Rio de Janeiro : Conférence des Nations Unies sur le développement durable.
- CNUDD (2012b), "Blue Economy Concept Paper Rio +20", *L'Avenir que nous voulons*, New York : Organisation des Nations Unies
- Cook, R.-A., L.-J. Yale et J.-J. Marqua (2002), *Tourism: the business of travel*, 2^e édition, New Jersey : Prentice Hall
- English-Point Marina (2015), *Extrait de la brochure*. Disponible sur <http://www.englishpointmarina.com/EnglishPoint%20Brochure.pdf>. Consulté le 2/02/2015
- Fotiou, S., D. Buhalis et G. Vereczi (2002), "Sustainable development of ecotourism in Small Island Developing States and other small islands", *Tourism and Hospitality Research*, 4(1), 79–88
- Goeldner, C.-R. et J.-R.-B. Ritchie (2003), *Tourism: Principles, practice and philosophies*, 9^e édition, New Jersey : John Wiley & Sons
- Hunter, J. (2014), *Indian Ocean: Maritime Archaeology*, disponible sur http://www.academia.edu/6109169/Hunter_J._2014_Indian_Ocean_Maritime_Archaeology. Consulté le 2/02/2015
- Johnson, K.-R. et K.-R. Bartlett (2013), "The role of tourism in national human resource development: a Jamaican perspective", *Human Resource Development International*, 16(2), 205–219
- Leijzer, M. (2014), *The COAST Project's Governance and Management Mechanisms for Sustainable Tourism in Coastal Areas in Africa*, disponible sur <http://coast.iwlearn.org/en/News%20and%20Events/the-coast-project2019s-governance-and-management-mechanisms-for-sustainable-tourism-in-coastal-areas-in-africa/>. Consulté le 14/12/2014
- Mbaiwa, J.-E. et A.-L. Stronza (2010), "The effects of tourism development on rural livelihoods in the Okavango Delta, Botswana", *Journal of Sustainable Tourism* 18(5), 635–656
- Morrison, A. (2013), *Destination Management and Destination Marketing: The Platform for Excellence in Tourism Destinations*, disponible sur <http://www.lyxk.com.cn/fileup/PDF/2013-1-6.pdf>. Consulté le 2/02/2015

- OMC, OCDE et OMT (2013), *Aid for Trade and Value Chain in Tourism*, Madrid : Organisation mondiale du tourisme
- OMT (2008), *Comprendre le tourisme : glossaire de base*, Madrid : Organisation mondiale du tourisme, disponible sur <http://media.unwto.org/fr/content/comprendre-le-tourisme-glossaire-de-base>. Consulté le 2/04/2015
- OMT (2011), *Handbook on Tourism Product Development*, Madrid : Organisation mondiale du tourisme et European Travel Commission (ETC), disponible sur https://pub.unwto.org/WebRoot/Store/Shops/Infoshop/4E6D/E076/AAE5/B827/BFEC/COA8/0164/205F/110907_product_development_excerpt.pdf. Consulté le 21/10/2015
- OMT (2014a), *Faits saillants OMT du tourisme*, Madrid : Organisation mondiale du tourisme, disponible sur <http://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284416219>. Consulté le 5/02/2015
- OMT (2014b), « Rapport global sur l'industrie des congrès », *Rapports des Membres affiliés*, Madrid : Organisation mondiale du tourisme
- OMT (2014c), *Développement du tourisme durable*, Madrid : Organisation mondiale du tourisme, disponible sur <http://sdt.unwto.org/fr/content/definition>. Consulté le 1/02/2015
- OMT (2014d), *Uganda Launches Tourism Development Master Plan on World Tourism Day*, Madrid : Organisation mondiale du tourisme, disponible sur <http://cooperation.unwto.org/news/2014-10-10/uganda-launches-tourism-development-master-plan-world-tourism-day>. Consulté le 21/10/2015
- PNUE (2014), "Tourism's Three Main Impact Areas", *Business Sectoral Activities News*, disponible sur <http://www.unep.org/resourceefficiency/Business/SectoralActivities/Tourism/FactsandFiguresaboutTourism/ImpactsofTourism/EnvironmentallImpacts/TourismsThreeMainImpactAreas/tabid/78776/Default.aspx/>. Consulté le 16/12/2014
- République d'Éthiopie (2014), *Sustainable Tourism Master plan: 2015 - 2025*, Addis-Abeba : République fédérale démocratique d'Éthiopie
- République de Tanzanie (2009), *Tanzania Tourism sector survey report*, Dar-es-Salaam : ministère des Ressources naturelles et du tourisme
- République du Kenya (2013), *National Tourism Strategy: 2013 to 2017*, Nairobi : ministère en charge de l'Afrique de l'Est, du commerce et du tourisme
- République du Rwanda (2015), *Rwanda Development Board*, disponible sur <http://www.rdb.rw/tourism-and-conservation/gorilla-trekking.html>. Consulté le 20/04/2015
- Sawhill, J.-C. (1996), "Creating Biodiversity Partnerships: The Nature Conservancy's Perspective", *Environmental Management*, Vol. 20, No. 6, 789-792
- Schwartz, K., R. Tapper et X. Font (2008), "A Sustainable Supply Chain Management Framework for Tour Operators", *Journal of Sustainable Tourism* 16(3), 298 - 314
- Seychelles National Tourism Board (2012), *Sustainable Tourism Management in African National Parks and Protected Areas: Challenges and Opportunities*, document de session présenté lors de la première conférence panafricaine, Arusha
- Silva, J.-A. (2014), "How Could I Live Here and Not Be a Member? Economic Versus Social Drivers of Participation in Namibian Conservation Programs", *Journal of Human Ecology*, No. 42, 183-197
- Uganda Wildlife Services (2015), *Safari Tariff*, disponible sur <http://www.ugandawildlife.org/images/pdfs/Tariffs-2014-2015.pdf>. Consulté le 24/04/2015

UNDESA (2010), *Trends in Sustainable Development: Small Island Developing States*, New York : Organisation des Nations Unies

UNESCO (2014), *Sites du patrimoine mondial*, disponible sur <http://whc.unesco.org/fr/list/>. Consulté le 03/02/2015

United Nations World Tourism Organization (2015), *UNWTO Tourism Highlights 2015*, disponible sur <http://mkt.unwto.org/publication/unwto-tourism-highlights-2015-edition>. Consulté le 30/06/2016

WTTC (2015), *Economic Impact of Travel and Tourism: 2015 Annual Update*, Londres, Conseil mondial pour le voyage et le tourisme

WTTC (2016), *Economic Impact of Travel and Tourism: 2016 Annual Update*, disponible sur : <http://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic%20impact%20research/regions%202016/world2016.pdf>. Consulté le 30/06/2016





Créer un environnement propice à l'ancrage de l'économie bleue : cadres politiques, partenariats et perspectives de développement

Un ancrage dans la mer bleue rendu 3D, de depositphotos.com.

9.1 Introduction

Tous les pays d'Afrique de l'Est — petits et grands, insulaires ou non, enclavés ou disposant d'une façade maritime — se tournent vers les secteurs en lien avec l'économie bleue pour doper la création de richesse, identifier de nouveaux débouchés pour les investissements et l'emploi, et acquérir un avantage concurrentiel dans des filières émergentes comme l'exploitation minière en eau profonde et les biotechnologies marines. De nouveaux plans stratégiques pour l'« économie bleue » portant sur les côtes, les océans et les masses d'eau douce sont en cours d'élaboration pour relancer la croissance. Ce rapport s'est penché sur quatre secteurs directement associés à l'économie bleue : les pêches et l'aquaculture ; la navigation et le transport ; le tourisme ; l'énergie et l'exploitation minière en eau profonde. Pour chacun de ces secteurs, les perspectives de développement et les difficultés varient selon les pays d'Afrique de l'Est, de même que leur potentiel, qui est fonction du contexte écologique, géographique et politique.

Parallèlement aux défis découlant du changement climatique et aux menaces environnementales, qui rejaillissent négativement sur les moyens de subsistance des populations et les secteurs économiques clés, garantir la sécurité occupe une place primordiale pour assurer l'essor de l'économie bleue dans la région de l'océan Indien occidental (OIO). Sans oublier les conflits autour des frontières maritimes, à l'origine de tensions internationales et régionales croissantes.

Mais le programme de transformation de l'Afrique passe aussi par une optimisation durable de l'exploitation des ressources du continent. Des secteurs importants, comme l'agriculture, le transport maritime et l'exploration pétrolière et gazière au large des côtes, font partie des atouts incontournables pour assurer le développement économique de la région de l'Afrique de l'Est. Les pêches assurent ainsi un emploi direct à pratiquement un million d'habitants, en plus des millions d'autres qui travaillent tout au long de la chaîne de valeur pour transformer et commercialiser le poisson. Bon nombre de ces employés sont de petits opérateurs qui approvisionnent les marchés locaux et nationaux en vivres. Le commerce international par voie maritime et fluviale touche les habitants et les industries sur l'ensemble du continent, y compris dans les pays enclavés. Les nombreux navires, ports, chantiers navals et industries connexes procurent par ailleurs des milliers d'emplois aux Africains de l'Est. Si certains pays de la région peuvent tableer sur l'exploration pétrolière et gazière, de nombreux autres auront avantage à parier sur leurs énergies renouvelables. Tous ces secteurs font de l'économie bleue un volet essentiel de la trajectoire de l'Afrique de l'Est pour créer de la richesse et mettre en œuvre un développement durable.

9.2 Défis et perspectives de développement pour l'économie bleue

Un certain nombre d'entraves handicapant gravement l'essor de l'économie bleue en Afrique de l'Est ont été identifiées dans ce rapport. Les principales se réfèrent aux effets du changement climatique, comme l'acidification des océans, le blanchissement des

coraux, la baisse du volume des prises de certaines espèces de poisson, l'érosion du littoral et l'élévation du niveau de la mer. Les données sur ces conséquences sont rarement diffusées avec suffisamment de clarté aux autorités régionales et nationales, ce qui interdit tout exercice précis de prévision et complique l'adoption de mesures d'adaptation.

De plus, la collecte insuffisante de données sur les écosystèmes océaniques et marins (par exemple, prévisions régionales de l'impact du changement climatique sur les pêches, pollutions, bilan sanitaire des récifs coralliens et analyse des ressources minières des grandes profondeurs) handicape une gestion saine. Quand les données existent, elles ne sont pas forcément diffusées et suivies à l'échelle régionale, faute de mécanismes d'échange des informations entre juridictions, communautés économiques régionales (CER)/ONG, institutions d'évaluation et agences des Nations Unies. La criminalité transnationale organisée sur le domaine maritime, est active dans la région, ce qui freine le développement de l'économie bleue.

La gouvernance des océans dans la région est éminemment sectorielle. Des questions telles que la pose de câbles sous-marins, l'exploitation minière des fonds marins et les déversements dans les océans sont régies par des traités distincts. Sans oublier le millefeuille réglementaire et institutionnel à l'échelle régionale, qui peut s'avérer indéfrichable. L'absence de cadres adaptés de gouvernance et d'intégration régionales en lien avec l'économie bleue se fait également ressentir.

TABLEAU 9.1 Défis et opportunités des services écosystémiques en lien avec l'économie bleue

Services rendus par les écosystèmes	Secteurs de l'économie bleue	Perspectives (éventuelles) liées à l'essor des secteurs de l'économie bleue en Afrique de l'Est	Défis (éventuels) risquant de contrarier l'essor des secteurs de l'économie bleue en Afrique de l'Est
Exploitation des ressources marines vivantes (poissons, fruits de mer, organismes marins d'origine végétale et produits des biotechnologies marines)	Pêche (sur terre, le long des côtes et en haute mer)	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de la sécurité alimentaire - Consolidation des avantages découlant d'une participation accrue aux chaînes de valeur mondiales à travers des politiques d'intérêt local - Amélioration des avantages pour les pays d'Afrique de l'Est grâce à des accords de pêche bilatéraux et multilatéraux (espèces pélagiques) - Exploitation des possibilités de certification - Recours aux investissements innovants dans les technologies vertes (méthodes de pêche moins nocives et plus économes en carburant ; réduction de la consommation d'énergie ; techniques de réfrigération plus vertes) 	<ul style="list-style-type: none"> - Pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) - Criminalité environnementale - Manque de données sur les stocks de poisson - Manque de capitaux à l'échelon national pour constituer des flottes de grande pêche ou améliorer les installations de transformation - Rapports de force inégaux lors de la conclusion des accords de pêche - Impacts du changement climatique sur les ressources marines (acidification des océans, blanchissement des coraux)

Services rendus par les écosystèmes	Secteurs de l'économie bleue	Perspectives (éventuelles) liées à l'essor des secteurs de l'économie bleue en Afrique de l'Est	Défis (éventuels) risquant de contrarier l'essor des secteurs de l'économie bleue en Afrique de l'Est
	Aquaculture	<ul style="list-style-type: none"> - Systèmes innovants de production aquacole (aquaponie par exemple) - Aide au développement des petites et moyennes entreprises - Acquisition de devises grâce aux exportations 	<ul style="list-style-type: none"> - Problèmes d'accès aux terres, à l'eau et à l'énergie - Nécessité de disposer d'aliments (pour les poissons), pressions sur les autres pêches - Manque de services de vulgarisation - Manque de savoir-faire adéquat - Manque d'infrastructures - Manque de semences et d'aliments pour les espèces de poisson de qualité - Inadéquation des installations, de la formation et des capacités techniques - Pollution
	Mariculture	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurité alimentaire et moyens de subsistance - Peut être promue par le biais du tourisme (comme à Zanzibar) 	<ul style="list-style-type: none"> - Conflits relatifs à l'utilisation de l'espace marin - Modifications de la diversité biologique - Pollution
	Produits pharmaceutiques, produits chimiques, cosmétiques, recherche génétique	<ul style="list-style-type: none"> - Production de savoir - Revenus fiscaux pour les États - Amélioration des niveaux de vie grâce à la création d'emplois 	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts sur les écosystèmes marins et aquatiques - Sécurité de l'approvisionnement en intrants - Captation des avantages économiques et des connaissances par les entreprises privées ou les instituts de recherche extérieurs à l'Afrique de l'Est - Revendications liées à la propriété intellectuelle des produits issus de la biotechnologie marine
Extraction de ressources non biologiques et production de nouvelles sources d'énergie	Exploitation minière en eau profonde	<ul style="list-style-type: none"> - Revenus fiscaux pour les États et bénéfiques pour les entreprises privées 	<ul style="list-style-type: none"> - Manque d'informations sur les ressources - Manque de capacités techniques, financières et humaines à l'échelon national - Sous-traitance de la main-d'œuvre qualifiée - Impacts sur les écosystèmes marins (pollution par le bruit et la lumière, déversements des navires et autres équipements, rejets de liquides)

Services rendus par les écosystèmes	Secteurs de l'économie bleue	Perspectives (éventuelles) liées à l'essor des secteurs de l'économie bleue en Afrique de l'Est	Défis (éventuels) risquant de contrarier l'essor des secteurs de l'économie bleue en Afrique de l'Est
	Pétrole et gaz sous-marins	<ul style="list-style-type: none"> - Revenus fiscaux pour les États et bénéfiques pour les entreprises privées - Création d'emplois et renforcement des capacités - Réduction de la dépendance aux importations énergétiques 	<ul style="list-style-type: none"> - Conflits relatifs à l'utilisation de l'espace marin par différents usagers - Impacts sur les écosystèmes marins (fuites de pétrole, pollution de l'air, pollution sonore, pollution lumineuse) - Faibles retombées financières à l'échelon national - Risque d'apparition du syndrome hollandais (la « malédiction des matières premières ») - Pressions écologiques découlant du démantèlement des infrastructures - Problèmes juridiques, les activités en mer étant soumises aux dispositions du droit international - Difficultés d'impliquer différents acteurs dans les processus participatifs
	Énergies renouvelables	<ul style="list-style-type: none"> - Meilleur accès aux énergies renouvelables - Transition vers des économies sobres en carbone - Amélioration de la base de connaissances nécessaires pour construire et entretenir les infrastructures - Souci de l'environnement - Moindre dépendance vis-à-vis des importations énergétiques - Contribution à la diversification du portefeuille énergétique 	<ul style="list-style-type: none"> - Secteur gourmand en capital - Nombreuses initiatives encore en phase de recherche-développement (RD) - Conflits d'accès à l'espace - Technologies non accessibles, non adaptables et non adaptées financièrement aux besoins et au contexte des pays d'Afrique de l'Est
Commerce et échanges dans l'espace océanique et sa périphérie	Transport maritime, infrastructures et services portuaires	<ul style="list-style-type: none"> - Projets de ports verts prônant une meilleure efficacité énergétique des navires et la réduction de la consommation de carburants et des émissions - Création d'emplois à petite et moyenne échelles - Baisse du coût des importations grâce à une diminution des frais de manutention et une augmentation des capacités - Regain d'investissements et d'activité commerciale grâce à la connectivité accrue du transit des conteneurs - Plaidoyer pour la ratification et l'application de tous les traités environnementaux de l'OMI 	<ul style="list-style-type: none"> - Poids des privatisations et des investissements étrangers dans les infrastructures portuaires - Piraterie, traite humaine, contrebande (drogues et armes) - Pollutions (bruit, rejet des eaux de ballast, risque de relâchement d'espèces invasives). Risques de fuites, de déversements et d'émissions (impacts sur la qualité de l'eau et les écosystèmes marins) - Appartenance à plusieurs CER risquant d'entraver la coopération - Conflits d'accès à l'espace - Difficultés du développement portuaire à concilier création de richesse et inclusion sociale

Services rendus par les écosystèmes	Secteurs de l'économie bleue	Perspectives (éventuelles) liées à l'essor des secteurs de l'économie bleue en Afrique de l'Est	Défis (éventuels) risquant de contrarier l'essor des secteurs de l'économie bleue en Afrique de l'Est
	Transport fluvial	<ul style="list-style-type: none"> - Fortes retombées potentielles de la création de corridors (en appui au développement du tourisme par exemple) - Renforcement des échanges intra- et inter-régionaux - Création d'emplois 	<ul style="list-style-type: none"> - Pollution (risques de fuites, de déversements et d'émissions toxiques, qualité de l'eau) - Risques d'altération des écosystèmes et de fragilisation de la sécurité alimentaire liés à la nécessité d'approfondir les cours d'eau
	Tourisme et loisirs	<ul style="list-style-type: none"> - Possibilités de commercialiser à petite et moyenne échelles les produits locaux, traditionnels ou innovants - Lien entre le tourisme et la définition de (nouvelles) aires protégées ou à travers des projets de « carbone bleu » - Nécessité de conjuguer le développement du tourisme aux principes de conservation de l'environnement (énergies renouvelables par exemple) 	<ul style="list-style-type: none"> - Besoins importants en eau et énergie - Éradication des mangroves et des herbiers pour créer des plages - Conflits d'accès à l'espace - Pollutions liées aux projets d'infrastructure et au ruissellement - Perte de biodiversité du fait du prélèvement (illicite) d'organismes marins (comme le corail noir) - Marginalisation des populations côtières à cause des projets de carbone bleu et de la création d'aires maritimes protégées
Protection	Protection aquatique	<ul style="list-style-type: none"> - Création de projets de « carbone bleu » (herbiers et mangroves) - Conception d'un cadre pour lancer, développer ou améliorer l'efficacité de la gestion des aires maritimes protégées 	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts du changement climatique (acidification des océans par exemple) - Surexploitation des ressources marines et aquatiques - Marginalisation des populations - Eutrophisation par les nutriments - Perte de biodiversité
Valeurs culturelles et religieuses	Pratiques culturelles et religieuses	<ul style="list-style-type: none"> - Recours aux savoirs traditionnels afin de renforcer les connaissances requises pour concevoir et mettre en œuvre des politiques efficaces 	<ul style="list-style-type: none"> - Intégration insuffisante des savoirs traditionnels
Connaissances et informations	Recherche biophysique, socioéconomique et politique	<ul style="list-style-type: none"> - Création de centres du savoir sur l'économie bleue afin de collecter, stocker et partager des informations - Constitution de plateformes régionales de connaissances reposant sur des partenariats 	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de plateformes de connaissances - Manque de collecte de données et d'exploitation de ces données au stade de l'élaboration des politiques - Absence de mécanismes de partage et d'évaluation des données

9.3 Les principes de l'économie bleue

L'économie bleue favorise la conception et la mise en œuvre de processus intégrant les sciences, la conscientisation et le changement social et conduisant à de véritables améliorations au plan de la santé de l'environnement et du bien-être social. Il est indispensable d'introduire des schémas de travail basés sur une collaboration et une insertion accrues pour pouvoir exploiter à plein le potentiel de tous les acteurs à toutes les échelles, et respecter ainsi les principes fondamentaux de l'économie bleue.

Le premier principe fondamental de l'économie bleue est lié à la promotion d'une utilisation durable et d'une gestion pérenne des écosystèmes marins et aquatiques et des ressources associées, afin d'engager la transformation structurelle des économies locales et nationales. Cela passe par une approche et un regroupement multisectoriels, qui privilégient la valeur ajoutée, la création d'emplois, la diversification de l'économie, l'acquisition de compétences, les technologies de portée générale et une participation accrue à la prise de décisions. La transformation structurelle ne peut se concrétiser sans une intégration régionale renforcée, le déploiement d'infrastructures, l'intensification du commerce et de l'industrie et la promotion des technologies de l'information et des échanges technologiques en appui à une économie du savoir. L'appréciation des possibles impacts cumulés sur les océans des multiples activités menées et la conception d'une gestion reposant sur les principes de gestion intégrée des zones côtières et l'aménagement spatial maritime sont essentielles pour le milieu marin. Pour les étendues d'eau douce, des systèmes de gestion intégrée du même ordre doivent être introduits à l'échelon continental et régional, à l'image de l'Initiative du bassin du Nil (IBN).

Le deuxième principe inclut un partage équitable des avantages de l'économie bleue à travers une réponse politique intégrée, pour que les communautés locales, les groupes marginalisés (femmes, jeunes et populations autochtones) ainsi que les travailleurs peu qualifiés des régions côtières et périphériques de l'Afrique de l'Est profitent de son essor. Cela implique de répartir équitablement ces avantages tout au long de la chaîne de valeur et de travailler avec les petits producteurs des communautés locales (pêcheurs, agriculteurs...) afin d'instaurer de nouveaux liens commerciaux issus de l'économie bleue. Des politiques de croissance sans exclusion favorisent le renforcement des capacités à travers l'acquisition de compétences et en encourageant la participation de tous les acteurs à toutes les étapes de la conception et de la mise en œuvre des futures activités en lien avec l'économie bleue susceptibles de les concerner. Les pays doivent s'atteler à la question préoccupante de l'accès aux biotechnologies marines et des revendications en matière de propriété intellectuelle pour les produits marins. L'exploitation pétrolière et gazière au large des côtes doit en particulier garantir le partage de ses retombées à l'échelon national et local afin de favoriser la création de richesse. Les activités liées à l'économie bleue doivent soutenir les petites et moyennes entreprises, qui opèrent dans les secteurs les plus exposés aux effets de retombée.

Le troisième principe promeut la conservation des écosystèmes marins et aquatiques et des ressources associées, en réduisant les menaces et les impacts liés au changement climatique et aux catastrophes naturelles. Le changement climatique touchera tous les secteurs de l'économie bleue, à travers le réchauffement de la planète, l'élévation du niveau de la mer, les sécheresses, les pénuries alimentaires, dans un contexte déjà

marqué par de nouvelles activités maritimes. Certains secteurs sont déjà confrontés à des pratiques non durables, qui risquent d'être aggravées par le changement climatique.

Le quatrième principe est afférent à la réalisation des objectifs de développement durable (ODD), à intégrer dans toutes les étapes de développement de l'économie bleue. Les Nations Unies font du développement des océans et du concept de l'économie bleue deux éléments à part entière des ODD. Si l'économie bleue entretient des liens avec la plupart des ODD, de diverses manières, les objectifs 14 et 6 revêtent une importance particulière. L'ODD 14, qui vise à « conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable », répond à des inquiétudes écologiques grandissantes face à l'utilisation des ressources aquatiques. Cet objectif suprême recouvre de multiples cibles intermédiaires comme le fait, d'ici 2020, de préserver au moins 10 % des zones marines et côtières (contre moins de 3 % actuellement) ; de réduire nettement la pollution marine de tous types d'ici 2025 ; et, d'ici 2030, de faire mieux bénéficier les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés des retombées économiques de l'exploitation durable des ressources marines. L'objectif 6 vise à « garantir l'accès de tous à l'eau et à l'assainissement ». Les pénuries d'eau, une eau de mauvaise qualité et l'absence d'installations sanitaires adaptées ont un impact délétère sur la sécurité alimentaire et conditionnent le choix des activités rémunératrices ainsi que les possibilités d'éducation. Parmi les cibles prévues d'ici 2030, assurer l'accès de tous, dans des conditions équitables, à des services d'assainissement et d'hygiène adéquats et améliorer la qualité de l'eau en réduisant la pollution, en éliminant l'immersion de déchets et en réduisant au minimum les émissions de produits chimiques et de matières dangereuses, en diminuant de moitié la proportion d'eaux usées non traitées et en augmentant considérablement à l'échelle mondiale le recyclage et la réutilisation sans danger de l'eau.

Ces principes sont au cœur de l'économie bleue et devront guider à l'avenir la définition des cadres politiques, des partenariats et des perspectives de développement.

9.4 Mesures à engager

Les mesures suivantes permettront de surmonter les difficultés et de tirer parti des perspectives ouvertes par les stratégies de développement de l'économie bleue. Il est important de préserver le flux des bénéfices retirés des ressources naturelles (pêcheries durables par exemple) en garantissant l'adoption de pratiques durables et des accords équitables de répartition des avantages. Il est également indispensable de capter les avantages et assurer la création de richesse à l'échelon national à partir des ressources non renouvelables (y compris le gaz et le pétrole) tout en garantissant que le flux des bénéfices se perpétue longtemps après l'épuisement des ressources minières et extractives grâce, par exemple, à la constitution de fonds souverains.

Il est essentiel de garantir une répartition équitable des avantages à tous les niveaux et pour les groupes marginalisés (notamment en exploitant les recettes tirées des ressources non renouvelables et des grands projets d'infrastructures, comme les ports) et de faire en sorte que l'extension des activités n'engendre pas de conflits d'accès à l'espace. Il faut à cet effet opter pour une approche multisectorielle de l'aménagement

spatial maritime et de l'analyse des nombreux usages de l'espace aquatique. Des regroupements permettent de réunir un ou plusieurs secteurs au sein d'une région donnée et de privilégier le réseautage et la coopération.

La promotion de l'équité sociale, d'une croissance solidaire et de la sécurité alimentaire est importante et peut être facilitée par le renforcement de la formation et du développement des compétences des travailleurs spécialisés; la conjugaison des modes de gestion classiques et le recours à des systèmes de connaissances traditionnelles avec des approches modernes. L'utilisation des investissements novateurs dans les technologies vertes pour renforcer la sécurité alimentaire et les retombées sociales ainsi que le renforcement de la participation et l'engagement de tous les acteurs concernés à tous les niveaux et la promotion de l'inclusion des jeunes, des femmes, des communautés locales et des groupes sous-représentés dans tous les secteurs de l'économie bleue, en s'attachant à démanteler les barrières culturelles peuvent également contribuer à l'équité et inclusion sociales. Le partage équitable des avantages tout au long de la chaîne de valeur et travailler avec les petits producteurs dans les communautés locales (pêcheurs, agriculteurs...) afin d'établir de nouveaux liens commerciaux fondés sur l'économie bleue est essentiel.

Il est également important de renforcer les capacités pour s'orienter vers une approche de gestion dans les secteurs utiles à l'économie bleue, en instaurant des partenariats entre secteurs public et privé, organisations de la société civile et communautés locales. L'enrichissement des connaissances et des informations est fondamental et peut être atteint grâce à la sensibilisation des populations et de toutes les parties prenantes, à différents niveaux, aux perspectives et défis de l'économie bleue; et la prise en compte des connaissances et systèmes de valeur autochtones pour poser les jalons d'une action ciblée en vue d'une autonomisation accrue favorisant l'octroi de droits sur les ressources.

Le respect des engagements pris au titre des initiatives en faveur de l'économie bleue pour préserver l'état sanitaire des ressources aquatiques et l'octroi d'importants investissements dans les sciences théoriques et appliquées sont primordiaux. La création de centres de connaissances pour améliorer la collecte et le stockage de données et l'institution de mécanismes de partage des informations à l'échelle sectorielle et internationale sont également requises. La constitution d'une base commune de connaissances nationales et régionales sur les activités humaines, formelles et informelles, dans les écosystèmes aquatiques est nécessaire. De plus, il est important de recourir plus systématiquement à des évaluations d'impact environnemental et à des évaluations environnementales stratégiques approfondies face à la montée en puissance des activités en lien avec l'économie bleue.

Le renforcement des capacités institutionnelles est capital et peut être facilité grâce à l'amélioration de l'application des cadres statutaires et institutionnels à l'échelon national et régional, et à l'appui des agences nationales de gestion, tous secteurs confondus, et les organisations nationales et locales de la société civile. Il est important de pouvoir proposer aux personnes travaillant dans les secteurs en lien avec l'économie bleue des possibilités de formation et de renforcement des capacités sur les lois et règlements internationaux applicables ainsi que sur les instruments et politiques régionaux et infrarégionaux. Il est également essentiel d'harmoniser les cadres juridiques et politiques à l'échelle régionale et d'améliorer la gouvernance des zones au-delà de la juridiction

nationale grâce à une coopération entre pays fondée sur des institutions régionales existantes, à l'image de la convention de Nairobi.

De plus, l'innovation sur le plan des solutions géostratégiques pour pouvoir s'atteler aux défis complexes de la sécurité dans la région de l'OIO représente un impératif dans lequel la diplomatie africaine a un rôle central à jouer, de même pour le développement et le renforcement de la capacité des États à négocier des contrats et des accords équitables et solides en lien avec l'économie bleue à tous les niveaux.

9.5 Partenariats et vision partagée de l'économie bleue

L'économie bleue recouvre un certain nombre de secteurs offrant des synergies potentielles importantes. Une approche globale de l'Afrique de l'Est au sein d'une stratégie commune pour l'économie bleue sera vitale pour parvenir aux différents objectifs poursuivis en la matière. Cela passera forcément par des partenariats novateurs entre toutes les parties impliquées traitées sur un pied d'égalité. Les acteurs du secteur public, au nombre desquels les décideurs et les administrateurs nationaux et locaux, sont censés concevoir et mettre en œuvre les politiques régissant la transition vers un développement ancré dans l'économie bleue. Sur un plan politique, les inquiétudes concernent la difficulté de parvenir à un consensus sur une stratégie de l'économie bleue, le processus de transition et les éventuels compromis à consentir. Sur le plan technique, la cohérence entre politiques globales et plans sectoriels exige une coordination entre ministères tandis qu'à l'échelon local, les difficultés d'ordre administratif ou liées aux délimitations des écosystèmes marins devront être surmontées. Dans le même temps, des partenariats devront être établis entre les secteurs mais également avec la société civile (y compris les milieux universitaires) et les acteurs privés, ce qui souligne bien l'importance d'une coopération scientifique et technique resserrée dans les domaines concernés. Pour que ces partenariats soient efficaces, novateurs et aussi ouverts que possible, il faut introduire des mesures durables en faveur du renforcement des capacités, des transferts de technologie et de la recherche-développement.

Tout plan d'action visant à mieux exploiter les perspectives offertes par l'économie bleue et à surmonter les défis intrinsèques doit s'appuyer sur les partenariats et les dispositifs de coopération régionale existants. Les CER et les organisations intergouvernementales (OIG) – comme l'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional (NCTTCA), l'Agence de facilitation du transport et du transit en Afrique centrale (CCTTFA), la Communauté économique des pays des Grands lacs (CEPGL), l'Association des sciences de la mer de l'océan Indien occidental (WIOMSA) ou la Conférence internationale sur la région des Grands lacs (ICGLR) – ont un rôle clé à jouer pour favoriser cette coopération, à travers des accords et des processus de partenariats consolidés entre elles et entre pays. Les États, les CER, les OIG et les organisations panafricaines peuvent surmonter les difficultés à tisser des partenariats pour l'économie bleue en prenant une part active dans la définition de ces partenariats, en remédiant aux problèmes de sensibilisation et d'information, y compris par le biais des cadres existants comme le mécanisme de coordination régionale (RCM) et le mécanisme de coordination infrarégionale (SRCM).

Cette forme de coopération est le socle qui permettra la promotion et l'essor de l'économie bleue par l'entremise de partenariats socioéconomiques et stratégiques bénéficiant aux États de la région. D'autres acteurs importants doivent être associés, comme le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (Comesa) et l'Autorité intergouvernementale pour le développement (Igad). Aucune organisation ne dispose de moyens financiers ou humains suffisants pour mettre en œuvre seule ces programmes et ces projets. La coopération est donc vitale. Il importe de promouvoir la coopération Sud-Sud et triangulaire, en collaborant notamment avec les bailleurs de fonds traditionnels et les organisations multilatérales dans le but de favoriser les initiatives Sud-Sud grâce à l'accès à des financements, à la formation, à la gestion, aux transferts de technologie et toute autre forme de soutien au développement de l'économie bleue.

Encadré 9.1 Cadres réglementaires

Le développement de l'économie bleue sera conceptualisé et mis en œuvre conformément à tous les cadres réglementaires concernés, nationaux, régionaux et internationaux, et à toutes les initiatives maritimes en cours en Afrique (de l'Est), à savoir (la liste, fondée en partie sur la *Stratégie AIM 2050*, n'est pas exhaustive) :

- la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) ;
- la Convention des Nations Unies sur la diversité biologique ;
- la Convention sur les zones humides d'importance internationale (convention de Ramsar) ;
- le Mémoire d'entente de l'océan Indien, le Mémoire d'entente de la Méditerranée et le Mémoire d'entente sur le contrôle par l'État du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique de l'Est (mémoire d'Abuja) ;
- la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises transportées entièrement ou partiellement par mer (règles de Rotterdam de 2009) ;
- la Convention des Nations Unies sur le commerce de transit des pays enclavés (1965) ;
- la Convention sur la facilitation du trafic maritime international (convention FAL de 1965) ;
- la Convention internationale pour la prévention contre la pollution marine par les navires (Marpol) ;
- le Protocole d'entente sur la création d'un réseau intégré de services de gardes-côtes de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO) ;
- la Déclaration d'Abuja pour la pêche et l'aquaculture durable en Afrique (2005) ;
- l'Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN ;
- la CNUDM ;
- l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons ;
- le Code de conduite pour une pêche responsable de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) ;

- la Convention sur la gestion durable du lac Tanganyika ;
- la Convention relative à l'établissement d'une Organisation de la pêche sur le Lac Victoria (LVFO) ;
- la Commission des pêches pour le sud-ouest de l'océan Indien (SWIOFC) ;
- l'accord portant création de la Commission des thons de l'océan Indien (IOTC) ;
- l'Accord des pêches du Sud de l'océan Indien ;
- la Charte africaine du transport maritime (AMTC) de 2010 ainsi que la Résolution de Durban sur la sécurité maritime et la protection du milieu marin en Afrique ;
- l'accord de Code de la marine marchande entre la Communauté économique des pays d'Afrique centrale et la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest : les pays membres de ces deux communautés se sont engagés à améliorer la sécurité en mer pendant la conférence de 2012 consacrée à ce thème, et cet accord pourrait servir d'exemple à l'Afrique de l'Est ;
- l'Initiative IBN, née d'un partenariat intergouvernemental entre les dix pays riverains du Nil ;
- la Convention relative à la protection, à la gestion et à la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Est (convention de Nairobi) ;
- d'autres initiatives majeures comme les cadres instaurés par la NCTCFA et la CCTTFA ; des opérations internationales de lutte contre la piraterie et des programmes de renforcement des capacités maritimes (à l'instar du programme *I-Fish*).

9.6 Le financement de l'économie bleue

Le financement de la transition ainsi que les fonds affectés au renforcement des capacités et à l'enrichissement des connaissances concernent tous les niveaux, tandis que le suivi des avancées sur le front de l'économie bleue exige un nouvel éventail d'indicateurs sur le bien-être humain et le patrimoine naturel. L'investissement du secteur privé dans l'innovation sera la clé de la croissance bleue, mais des investissements publics complémentaires dans les connaissances et la recherche appliquée pour adapter les technologies aux conditions locales contribueront à poser les bonnes fondations. Quant à l'exploitation du patrimoine non renouvelable, comme le pétrole et le gaz au large des côtes ou les autres industries extractives, il conviendra idéalement d'en engranger une partie des recettes dans des fonds souverains en appui à la transition vers une croissance bleue.

L'éventail des possibilités de financement de l'économie bleue est vaste et les investissements peuvent être répartis en deux catégories, selon l'origine des fonds : (1) des investissements nationaux assurés en grande partie grâce aux ressources domestiques ou nationales ; et (2) des dispositifs de grande envergure exigeant des investissements extérieurs. Les investissements domestiques, relativement restreints, peuvent être étayés par des fonds nationaux en faveur de la croissance bleue et verte, par des

dispositifs de renforcement des capacités et par des cadres nationaux de planification avec, éventuellement, le soutien d'organisations de développement et d'ONG internationales ou locales. Mais les opérations plus conséquentes impliquent souvent des investissements directs étrangers (IDE) massifs, et elles viennent se conjuguer au fort déficit des connaissances locales (comme dans le cas de l'extraction minière) pour restreindre l'implication des acteurs nationaux.

Le financement public aura tout à gagner d'une remise à plat des plans actuels de dépense pour garantir la cohérence et l'alignement des investissements à l'échelon local et national. Les investissements privés — dans les industries extractives en mer ou le long des côtes, la navigation, le tourisme, les pêches et l'aquaculture — impliquent capitaux domestiques et étrangers, et ils constituent donc une source importante de financement pour l'économie bleue. Pour les technologies émergentes (énergies renouvelables marines ou biotechnologies marines), les investissements d'impact adossés à des subventions de fondations pour l'innovation et d'acteurs privés offrent un réel potentiel. Mais ils exigent une évaluation rigoureuse des risques et des retours durables au plan national.

Le financement par les bailleurs de fonds de projets en lien avec l'économie bleue va également de pair avec des perspectives d'amélioration de la pérennité écologique de la gestion des ressources aquatiques, d'adaptation au changement climatique et de satisfaction des besoins de développement social — composantes clés pour l'essor de l'économie bleue. Lorsque les investissements publics doivent faire appel à des financements extérieurs, les ONG et les grands fonds environnementaux (comme le Fonds pour l'environnement mondial [FEM]) peuvent étayer les investissements nationaux et régionaux dans des océans et des écosystèmes sains. Le financement climatique comme les fonds alloués à l'anticipation des catastrophes et à l'assistance des institutions financières internationales (Banque mondiale, BAfD ou Fida) peuvent soutenir un éventail de biens publics et d'efforts collectifs déjà en cours ou en préparation. La coopération Sud-Sud soutenue par les ONG (financement en échange d'actions pour la nature par exemple) est une piste tout à fait intéressante.

9.7 Principales recommandations pour tirer parti de l'économie bleue

L'économie bleue pourrait contribuer à un changement de paradigme en faveur de politiques porteuses de transformation tenant compte des liens intersectoriels indissociables. Elle pourrait s'imposer comme un moteur incontournable pour enclencher un développement durable en Afrique de l'Est par le biais d'actions ciblées dans plusieurs domaines :

- (i) *Prise en compte des considérations géopolitiques* en s'attachant à l'interdépendance entre sécurité et développement, deux objectifs qui s'étayent mutuellement dans la perspective d'une paix durable, et en renforçant les mécanismes de coopération à l'échelle continentale, infrarégionale et transnationale au service d'une diplomatie de la prévention. La ratification et l'application des instruments internationaux, régionaux et infrarégionaux en lien avec la sécurité maritime ainsi que l'harmonisation des législations nationales et l'émulation des bonnes pratiques de la coopération Sud-Sud au service de la paix sont des éléments essentiels de cette prise en compte.

- (ii) *Conception et mise en œuvre de cadres juridiques, institutionnels et réglementaires efficaces à l'échelon national et infrarégional en s'appuyant sur les instruments applicables en vigueur. L'économie bleue pourrait ainsi inciter les États africains qui ne sont pas encore parties à la CNUDM à la ratifier pour bénéficier des ressources situées dans « la Zone » et des autres ressources océaniques. Ce serait aussi un moyen pour eux de rejoindre l'ISA, l'instance chargée de réglementer toutes les activités dans la Zone. Enfin, l'harmonisation des protocoles et des politiques découlant des mandats d'organismes infrarégionaux qui se recoupent contribuerait à améliorer la cohérence des politiques.*
- (iii) *Intégrer l'atténuation et l'adaptation au changement climatique ainsi que la pérennité de l'environnement (protection, conservation, préservation, utilisation et gestion durables des ressources marines et aquatiques) dans l'élaboration des politiques en faveur de l'économie bleue.*
- (iv) *Favoriser l'insertion sociale à travers l'implication réelle de tous les pans de la société (femmes, jeunes, communautés locales et groupes marginalisés/sous-représentés) dans tous les secteurs de l'économie bleue pour garantir un partage équitable des avantages et le respect de processus d'élaboration des politiques impliquant de multiples acteurs à tous les niveaux. Le label « économie bleue » et sa commercialisation pourraient ouvrir des débouchés commerciaux, incitant les entreprises à se lancer sur ce marché, créant des emplois et appuyant l'innovation et le transfert de technologies.*
- (v) *Promouvoir des partenariats ouverts et innovants, y compris entre le secteur public et le secteur privé, entre pays du Sud et selon des modalités triangulaires. La coordination de tous les acteurs du secteur public, des bailleurs de fonds et des partenaires au développement sera indispensable pour garantir des décisions politiques cohérentes et solides.*
- (vi) *Poursuivre le renforcement des capacités à travers des programmes nationaux et régionaux en recherchant la coopération des universités et des instituts de recherche. L'enrichissement des connaissances et leur diffusion à tous les niveaux sont indispensables pour assurer une meilleure application des politiques relatives à l'économie bleue.*
- (vii) *Communiquer sur les avantages potentiels de l'économie bleue et concevoir des stratégies de vulgarisation pour étayer les processus participatifs d'élaboration des politiques.*
- (viii) *Suivre et évaluer les politiques, stratégies et programmes d'action en lien avec l'économie bleue afin de s'assurer de leur pertinence, de les actualiser en fonction des ajustements des parties prenantes et d'identifier de nouvelles priorités et questions.*

Sur la base de ces recommandations, un *Manuel de l'économie bleue*¹, proposant un guide intégrant, étape par étape, les différents points d'entrée évoqués ci-dessus pour l'action publique a été développé. L'objectif principal de ce manuel est d'aider les institutions sous-régionales et pays à intégrer l'économie bleue dans les politiques, législations, réglementations et pratiques infrarégionales et nationales.

1 CEA, 2016. Africa's Blue Economy: A policy Handbook. Available on-line at www.uneca.org (publications)

Conclusions

Le concept de l'économie bleue considérée comme une trajectoire possible de développement de l'Afrique retient l'attention depuis quelque temps. Ce rapport a souligné l'importance des secteurs traditionnels et émergents en lien avec l'économie bleue et analysé les problématiques entourant le développement concret de l'économie bleue en Afrique de l'Est.

Les secteurs traditionnels et émergents de l'économie bleue font toujours face à de nombreux défis mis en évidence dans le présent rapport. Cependant, assurer l'alignement de ces différents secteurs ainsi que leur cohérence requiert des investissements significatifs en matière de temps et d'énergie par les décideurs qui ont besoin de construire le consensus des intervenants et de promouvoir la responsabilité sociale des entreprises grâce à l'engagement des associations du secteur privé.

Les conclusions du rapport démontrent la capacité d'une approche de l'économie bleue à réconcilier croissance économique, résilience climatique et pérennité environnementale en exploitant tout l'éventail des richesses des écosystèmes aquatiques afin de renforcer la capacité des pays d'Afrique de l'Est à produire des biens, des denrées alimentaires et de l'énergie. L'adoption d'un programme en faveur de l'économie bleue devrait sous-tendre les initiatives en faveur du développement économique et de la lutte contre la pauvreté.

L'acquisition de données pour définir les stratégies de l'économie bleue est une étape fondamentale, de même que la mise en place de plateformes où les parties prenantes (secteurs public et privé, société civile) partageront informations et enseignements. Un développement fondé sur l'économie bleue nécessite la participation de tous, à tous les niveaux et à toutes les étapes. L'économie bleue offre l'occasion de renforcer les partenariats existants fondés sur des mécanismes de coopération autour des bassins maritimes, lacustres et fluviaux. Le développement sectoriel doit s'appuyer sur des technologies de pointe en lien avec des avancées dans les secteurs « bleus ». De telles innovations doivent conjuguer la poursuite d'une activité économique et la préservation de l'environnement en vue d'assurer des moyens de subsistance durables. Elles adoptent les principes de sobriété en carbone, d'efficacité des ressources et d'inclusion sociale. L'inclusion sociale est cruciale pour la répartition des avantages, de même que la priorité accordée aux petits et moyens producteurs. Il conviendra d'apprécier les possibilités de mobiliser de nouveaux financements en faveur d'activités « bleues » dans la région pour entretenir la croissance et rehausser le bien-être des populations tout en préservant les équilibres écologiques.

La forte croissance économique dans la région depuis le début du siècle n'a pas effacé la pauvreté. Là où elle a eu lieu, elle a rarement été durable et inclusive. Ce rapport a mis en évidence l'impact potentiel de l'application des principes d'économie bleue à des stratégies de croissance ainsi que l'effet positif sur une croissance et prospérité inclusives.

Les dirigeants politiques de la région de l'Afrique de l'Est auront besoin d'articuler une vision claire de l'économie bleue, comprenant des voies de transition et la répartition des coûts et avantages, ainsi que les défis et les opportunités environnementales pouvant en émaner. Une vision 'économie bleue' des pays d'Afrique de l'Est guidée par un guide pratique de l'économie bleue peut aider à construire un consensus autour d'une vision nationale et à établir un cadre idéal pour les investissements, les opérations commerciales

ainsi que le catalogage et l'intendance du capital naturel. Un cadre général d'économie bleue requiert la définition de principes et pratiques pour la gestion durable et l'utilisation de l'eau douce, ressources marines et côtières durable, pour les marins et d'eau douce et de l'aménagement du territoire pour l'attribution des droits et des concessions à utiliser le capital naturel public. Il peut également établir des principes pour la répartition des loyers et les revenus de l'exploitation de ces ressources.

Plusieurs possibilités de financement extérieur de l'économie bleue ont été identifiées dans ce rapport. Il convient également d'apprécier les modalités actuelles de financement public de cette économie. Il faudra pour cela remettre à plat les plans sectoriels et les programmes nationaux en vigueur, notamment ceux qui ont trait à la décentralisation, la réduction de la pauvreté, l'adaptation au changement climatique ou l'anticipation des catastrophes. Si les pouvoirs publics ont un rôle essentiel à jouer dans le développement de l'économie bleue, cela ne doit pas occulter l'importance du secteur privé et de la société civile. De nombreuses perspectives peuvent être identifiées en rapport avec une série d'initiatives du marché au service de l'économie bleue, comme les projets de carbone bleu, les obligations bleues, les plans de certification des fruits de mer, la fiscalité « verte », les nouveaux accords de pêche, la rétribution des services écosystémiques et les échanges de dette.

Une stratégie axée sur l'économie bleue privilégie les activités économiques autour des ressources aquatiques qui contribuent à la pérennité globale des lacs, des fleuves, des océans, des mers et des côtes. C'est aussi une stratégie qui prône l'évolution des modèles d'affaires dans les secteurs traditionnels au profit de débouchés durables. De la même manière, elle met l'accent sur les acteurs locaux et régionaux qui exploitent les ressources marines et aquatiques et déploient des stratégies intégrées contribuant à préserver durablement la valeur des lacs, des fleuves, des côtes et des berges. Les solutions passeront probablement par un arsenal de mesures de long terme, comme l'éducation et l'emploi, le soutien aux populations locales, la microfinance et le développement d'activités sans lien avec les ressources marines ou aquatiques. Même si ces domaines ne relèvent pas formellement de l'économie bleue, ils jouent un rôle essentiel pour permettre son développement.

Pour la première fois, les spécialistes comme les généralistes trouveront, réunies dans cet ouvrage, toutes les informations essentielles concernant la nouvelle frontière du développement : l'Économie bleue. Rédigé par des experts dans un langage accessible, ce « guide pratique » recense et analyse les liens et facteurs connectant l'économie bleue au développement économique et social, dans une approche embrassant à la fois la gestion des ressources naturelles, la géopolitique, le secteur minier, le secteur de l'énergie, les transports, la pêche et le tourisme.

L'économie bleue concerne l'ensemble du milieu aquatique, qui compte les océans et les fonds marins, les lacs, les cours d'eau, les îles et les rivages. Elle implique les communautés locales et les groupes qui exploitent ces ressources naturelles pour leurs activités économiques et sociales. Les auteurs soulignent les opportunités d'une saine gestion et d'un bon usage de ces ressources, tout en identifiant les risques liés à une sur-exploitation.

L'accent est mis sur l'Afrique de l'Est, une région qui s'étire du delta du fleuve Congo, sa façade ouest, à la république des Seychelles à l'Est, et des rivages de la Mer Rouge aux côtes du Mozambique. Mais les conclusions et recommandations du livre ont une portée universelle. Conçu et édité par "le Bureau sous-régional pour l'Afrique de l'Est (BSR-AE) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), il s'adresse à l'ensemble des décideurs politiques et des acteurs du développement dans le monde.



Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique