

STRATÉGIES PORTUAIRES DANS LA CORNE DE L'AFRIQUE

La corne de l'Afrique et la mer Rouge, situées sur la route maritime eurasiatique, sont des régions essentielles pour les échanges mondiaux. Malgré l'instabilité politique, tant en Afrique que dans le sud de la péninsule arabique, les activités maritimes, bien qu'en baisse sensible, restent actives. En effet, les ports représentent des poumons économiques essentiels pour les pays riverains et contribuent au désenclavement de leurs économies. L'Éthiopie est un cas particulier puisqu'elle est le géant de la région mais ne dispose d'aucun littoral. En conséquence, elle développe une stratégie de désenclavement avec les ports des pays limitrophes.

DES PORTS RÉGIONAUX INÉGALEMENT CONNECTÉS AU COMMERCE MONDIAL

La région de la Corne de l'Afrique et de la mer Rouge est une région où la fréquentation maritime est forte du fait de la proximité du détroit de Bab el-Mandeb, reliant l'Asie à l'Europe via le canal de Suez. Elle abrite une dizaine de ports en eaux profondes. Bien que secondaires en termes d'infrastructures et de volume de marchandises, ils sont diversement insérés dans le commerce mondial. Les ports de Djibouti, de Massawa en Érythrée et de Berbera au Somaliland sont les plus modernes et les plus intégrés dans les échanges mondiaux.

Malgré la guerre civile qui sévit dans le pays, les ports yéménites d'Aden et d'Al Hudaydah, situés près du détroit de Bab-el-Mandeb, occupent aussi une place importante dans les routes commerciales. Par ailleurs, les ports de la Corne de l'Afrique ouverts sur l'océan Indien, comme ceux de la Somalie et du Kenya, ne profitent pas réellement d'une augmentation des escales de navires marchands en transit vers le cap de Bonne-Espérance, car ils ne se trouvent pas sur le trajet direct entre Malacca et l'Afrique australe.

La présence croissante de puissances étrangères, telles que les Émirats Arabes Unis, la Chine, la Turquie et la Russie dans la gestion des ports régionaux témoigne de l'importance économique et stratégique de la région. Ces puissances interviennent par la construction et la gestion de terminaux portuaires ainsi que par l'installation de bases militaires. La Chine possède une importante base militaire à Djibouti et la Turquie une à Mogadiscio, tandis que les Émirats Arabes Unis opèrent via Dubai Port World (DP World) à Assab en Érythrée, à Berbera au Somaliland et à Bossaso au Puntland en Somalie.

Le port de Massawa, situé au nord de l'Érythrée, est le principal port érythréen et le deuxième plus important de la Corne de l'Afrique. Il joue un rôle clé dans les importations de pétrole et les exportations minières érythréennes. Un protocole d'accord signé en 2023 avec la base navale russe de Sébastopol vise à renforcer les liens

entre les deux ports. À Djibouti, le port de Doraleh est le plus grand et le plus moderne de la région. Il gère plus de 80 % des importations éthiopiennes. Cependant, un litige juridique entre DP World, appartenant aux Émirats Arabes Unis, et les autorités djiboutiennes existe suite à la résiliation unilatérale du contrat de concession en 2017.

Le Kenya dispose de deux ports stratégiques. Le port de Lamu, inauguré en 2021, qui vise à devenir un hub régional grâce au projet *Lamu Port and Lamu-Southern Sudan-Ethiopia Transport Corridor* (LAPSSET), qui prévoit des infrastructures de transport reliant Lamu au Soudan du Sud et à l'Éthiopie. Cependant, la (très) lente modernisation des infrastructures freine son développement. Le port de Mombasa, situé au sud du Kenya, est crucial pour les échanges avec le sud de l'Éthiopie.

Au Yémen, malgré les destructions causées par la guerre civile, le port d'Al Hudaydah reste opérationnel et est relié à la capitale Sanaa, contrôlée par les rebelles houthis. Les ports de Mocha et d'Aden complètent le réseau portuaire yéménite. Compte tenu de leur importance pour toutes les parties au conflit yéménite, les ports sont d'ailleurs largement épargnés par les combats.



Cargo éthiopien amarré dans le port de Djibouti, avril 2012.

