



Les ports du détroit de Bab-el-Mandeb, facteurs de développement et d'insécurité

[DOSSIER] LE DÉTROIT DE BAB-EL-MANDEB

Par Marie TETARD



**LES JEUNES
IHEDN**

À PROPOS DE L'ARTICLE

Afin d'inaugurer notre dossier sur les dynamiques régionales autour des ports de Bab-el-Mandeb, cet article a pour but de poser le cadre en montrant quelles sont les dynamiques, aussi bien positives que négatives, à l'œuvre dans les ports de la région, en s'intéressant aux trafics qui y transitent et à leurs enjeux. Cet essai cherche plus particulièrement à définir les forces et faiblesses d'un port, ceux autour de la Corne de l'Afrique, et de caractériser les échanges qui s'y tiennent.

À PROPOS DE L'AUTEUR



Après un cursus en relations internationales et plusieurs expériences comme analyste géopolitique et consultante sûreté, **Marie TETARD** est aujourd'hui analyste sécurité terrain pour le Conseil de l'Europe.

[in](#)

Ce texte n'engage que la responsabilité de l'auteur. Les idées ou opinions émises ne peuvent en aucun cas être considérées comme l'expression d'une position officielle de l'association Les Jeunes IHEDN.

Les frontières sont et ont toujours été des points stratégiques majeurs pour les États, puisqu'elles sont synonymes d'ouverture au reste du monde, à ses avantages comme ses inconvénients. Ainsi, les ports de la Corne de l'Afrique sont un exemple flagrant de l'antagonisme mentionné ci-dessus : ces zones permettent les entrées de capitaux, de personnes et de ressources, vitaux aux pays, mais les exposent à des vulnérabilités et risques comme des violences ou crises diverses. Malgré le « réel potentiel économique » de la Corne de l'Afrique souligné par la Banque Mondiale¹, la région est victime de conflits, de trafics majeurs qui prolifèrent, accentués par des différends frontaliers et des situations sociales précaires. Les ports dans la Corne de l'Afrique méritent en effet de voir détaillées leurs propensions à améliorer l'intégration économique et politique de la région, mais aussi le risque d'instabilité croissante véhiculée par les trafics.

Une région dynamique et attractive, mais marquée par un contexte sécuritaire complexe

Considérant les ports dans la Corne de l'Afrique comme un avantage certain pour les pays qui s'y trouvent, il est clair qu'ils ont permis un développement économique, mais aussi été au cœur d'avancées politiques et d'alliances sécuritaires prometteuses.

Des atouts économiques et des opportunités de développement grâce aux ports

Il convient de souligner en premier lieu que certains investissements régionaux et internationaux, notamment dans des projets énergétiques, pourraient permettre d'améliorer les liens entre l'arrière-pays et les centres d'échanges que sont les ports régionaux². Certains projets comme le LAPSSSET (*Lamu Port-Southern Sudan-Ethiopia Transport*), qui prévoit de faire construire une route et un pipeline pour connecter la zone côtière du Kenya avec l'Éthiopie, le Sud Soudan et l'Ouganda, permettraient le développement des industries extractives, et

¹ Corne de l'Afrique : un nouveau rapport trace une voie de progrès économique pour les populations frontalières, disponible sur <https://www.banquemonde.org/fr/news/press-release/2020/05/19/report-horn-of-africa-borderland-communities-can-achieve-economic-prosperity>

² <https://blogs.worldbank.org/fr/africacan/une-perspective-transfrontaliere-pour-la-corne-de-lafrique>

d'infrastructures comme les ports secondaires³. Ce type d'investissement a été bénéfique pour de nombreux pays dans la région, comme pour Djibouti, devenu un *hub* régional via ses ports de Doraleh (port à conteneurs), de Tadjoura (phosphate) et de Damerjog (hydrocarbures)⁴, mais aussi par exemple pour le Somaliland, qui a vu son port de Berbera se transformer en point stratégique pour les échanges allant de la Chine à l'Amérique du Nord⁵.

Dans le cas de la Corne de l'Afrique, il est intéressant d'étudier certaines initiatives et organisations qui ont permis des avancées en matière de développement pour la région, via les ports. La fin du conflit entre l'Éthiopie et l'Érythrée et de l'embargo sur l'Érythrée seront à l'origine du ralentissement du trafic d'armes régional⁶, d'une diminution de la dépendance de l'Éthiopie au port de Djibouti, et de l'éventuelle possibilité pour l'Éthiopie de se tourner vers les ports de Massawa et d'Assab en Érythrée, mais aussi de Port Soudan et Berbera pour diversifier ses partenaires⁷ (ces aspects seront développés dans un article ultérieur de ce même dossier).

L'Autorité Intergouvernementale pour le Développement (IGAD), créée en 1996, qui rassemble Djibouti, Éthiopie, Kenya, Somalie, Soudan, Soudan du Sud et Ouganda⁸, a finalisé et validé en 2019 une étude de faisabilité⁹ sur un corridor reliant Djibouti à Kampala (Ouganda) en passant par Addis-Abeba (Éthiopie). Les objectifs principaux étant l'ouverture d'un accès alternatif au

³ Vemuru, Varalakshmi ; Stephens, Matthew ; Sarkar, Aditya ; Roberts, Andrew James ; Baare, Anton Karel George, « *From Isolation to Integration : The Borderlands of the Horn of Africa (English)* », Washington, D.C. : World Bank Group, 2020.

⁴ Hicham MOURAD et Patrick HEBRARD, « La ruée sur la mer Rouge : la dimension militaire des enjeux et la stratégie des nouveaux acteurs », Observatoire du monde arabo-musulman et du Sahel, Fondation pour la Recherche Stratégique, 2019, disponible sur <https://www.frstrategie.org/sites/default/files/documents/programmes/observatoire-du-monde-arabo-musulman-et-du-sahel/publications/201922.pdf>.

⁵ « Somaliland : Berbera, un port stratégique ». Euronews. Infos/Monde, publié le 19 septembre 2019, disponible sur <https://fr.euronews.com/2019/09/19/somaliland-berbera-un-port-strategique>.

⁶ Vincent DUBLANGE. « Trafic d'armes : 'l'opportunité' de Djibouti dans une Corne de l'Afrique apaisée », RFI, publié le 15 août 2018, disponible sur <http://www.rfi.fr/fr/afrique/20180815-trafic-armes-opportunit-e-djibouti-une-corne-afrique-apaisee>.

⁷ Hicham MOURAD et Patrick HEBRARD, « La ruée sur la mer Rouge : la dimension militaire des enjeux et la stratégie des nouveaux acteurs », Observatoire du monde arabo-musulman et du Sahel, Fondation pour la Recherche Stratégique, 2019, disponible sur <https://www.frstrategie.org/sites/default/files/documents/programmes/observatoire-du-monde-arabo-musulman-et-du-sahel/publications/201922.pdf>.

⁸ La Corne de l'Afrique, Ministère espagnol des affaires étrangères, Politique Extérieure et Coopération/Afrique, disponible sur <http://www.exteriores.gob.es/Portal/fr/PoliticaExteriorCooperacion/Africa/Paginas/CuerdoDeAfrica.aspx>.

⁹ « IGAD Wrap-Ups Development Studies Of Djibouti-Juba-Addis-Kampala Corridor », Intergovernmental Authority on Development, disponible sur <https://igad.int/divisions/economic-cooperation-and-social-development/2127-igad-wrap-ups-development-studies-of-djibouti-juba-addis-kampala-corridor>.

port pour le Sud-Soudan et l'amélioration de l'axe principal éthiopien pour accéder au port de Djibouti¹⁰.

La Banque africaine de développement, qui rassemble 81 pays, est une institution qui veut promouvoir le développement *via* des investissements¹¹, comme celui de plus d'un million de dollars décidé début 2020, qui prévoit une étude pour déterminer la viabilité technique d'une liaison ferroviaire entre l'Éthiopie et Port-Soudan *via* Khartoum¹².

Tous ces exemples ne manquent ainsi pas de confirmer l'intérêt des pays de la région de la Corne de l'Afrique dans les projets économiques avec visée de développement pour les populations, en faisant appel aux institutions africaines notamment, qui portent ces investissements régionaux.

Des pays s'impliquant dans des efforts de sécurisation et de diplomatie régionale

Afin de lutter contre les risques et menaces sécuritaires qui peuvent déstabiliser la région, les États se sont attelés à mettre sur pied et faire fonctionner des mécanismes de défense commune.

Un exemple de l'implication sécuritaire des pays de la région est la Force de réaction rapide, la *Eastern Africa Standby Force*, formée en 2004, composée de 10 pays membres : le Burundi, les Comores, Djibouti, l'Éthiopie, le Kenya, le Rwanda, les Seychelles, la Somalie, le Soudan et l'Ouganda. Elle devrait être mandatée, même si elle ne l'a jamais été, pour intervenir en cas de conflit dans le cadre d'une opération de maintien de la paix, de stabilisation ou d'une mission d'observation par exemple.

L'opération Atalante, avec soutien et investissement européen, permet ainsi d'avoir un dispositif de formation et d'accompagnement des forces armées régionales, mais aussi de dissuasion et sécurisation des biens transitant dans la zone¹³. Étant une opération maritime,

¹⁰ WA-KYENDO, Mumina Augustus, « *Multinational - Kampala-Juba-Addis Ababa-Djibouti Corridor Project* », Groupe de la Banque Afrique de Développement, disponible sur <https://projectsportal.afdb.org/dataportal/VProject/show/P-Z1-DB0-108?lang=fr>.

¹¹ Groupe de la Banque Afrique de Développement, disponible sur <https://www.afdb.org/fr>.

¹² HIEN, Romaric Ollo, « Éthiopie : la Banque africaine de développement donne 1,2 million de dollars pour les études de voie ferrée entre l'Éthiopie et le Soudan », News and Events, Groupe de la Banque Afrique de Développement, publié le 10 juin 2020, disponible sur <https://www.afdb.org/fr/news-and-events/press-releases/ethiopie-la-banque-africaine-de-developpement-donne-12-million-de-dollars-pour-les-etudes-de-voie-ferree-entre-lethiopie-et-le-soudan-36096>.

¹³ Voir la carte dans l'article « Golfe d'Aden et ordre mondial », publié le 10 juillet 2019, disponible sur <https://operationnels.com/>.

celle-ci dépend entièrement des ports de la région pour d'éventuelles missions, notamment pour les opérations de secours de navires dans la Corne de l'Afrique, en coordination avec notamment les forces armées somaliennes basées à Mogadiscio¹⁴ ou encore à Bossaso¹⁵.

Un autre exemple de coopération maritime est le programme du Golfe d'Aden et de la Mer Rouge de l'UNODC qui veut assister la Somalie et le Yémen dans leur lutte contre la criminalité maritime. Les missions sont donc basées dans le port de Bosasso au Puntland, Berbera au Somaliland, Galmudug et Hobyo en Somalie¹⁶.

Mais un contexte sécuritaire sclérosé par des tensions de longue date

La région est profondément marquée encore aujourd'hui par des guerres et conflits armés latents durant depuis des décennies, qui déterminent un contexte sécuritaire global tendu.

Le Soudan a été déchiré par la guerre au Darfour, puis par une guerre civile d'ampleur ayant conduit à la sécession du sud du territoire qui devint le Soudan du Sud, et qui est encore aujourd'hui marquée par un conflit de basse intensité. Alors que le Soudan bénéficie toujours de l'oléoduc vers Port Soudan pour assurer ses exportations de pétrole, la baisse des revenus de la compagnie nationale GNPOC a causé des manifestations d'ampleur à l'origine de la destitution du Président Omar el Béchir.

L'Érythrée a été fédérée à l'Éthiopie en 1952, avant d'être annexée en 1962, ce qui sera à l'origine d'une guerre d'indépendance. Depuis le retrait des casques bleus de la Mission des Nations-Unies entre l'Éthiopie et l'Érythrée (MINUEE) en 2008, le conflit s'est poursuivi par de fortes tensions et violences qui se sont étendues en Somalie, alors que l'Érythrée a été accusée de soutien au groupe terroriste des *Chabab* en Somalie¹⁷.

Depuis la chute du régime de l'ancien dictateur Siad Barre en 1991, la Somalie connaît une situation intérieure catastrophique, et est plongée dans l'anarchie et la guerre des clans, ayant

¹⁴ « Operation ATALANTA assists Somali Navy Personnel stranded off the Coast of Cadale », Africa News, publié le 9 décembre 2019, disponible sur <https://www.africanews.com/2019/10/22/operation-atalanta-assists-somali-navy-personnel-stranded-off-the-coast-of-cadale/>.

¹⁵ « EU NAVFOR Responds to Possible Piracy Incident Off the Coast of Somalia », HS Today, publié le 26 août 2020, disponible sur <https://www.hstoday.us/subject-matter-areas/maritime-security/eu-navfor-responds-to-possible-piracy-incident-off-the-coast-of-somalia/>.

¹⁶ « Gulf of Aden and the Red Sea, Global Maritime Crime Programme », UN Office of Drugs and Crime, disponible sur <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/horn-of-africa.html>.

¹⁷ KIBANGULA Trésor, « L'Érythrée, une 'menace' de plus pour la stabilité de la Corne de l'Afrique », France 24/Afrique, publié le 1^{er} août 2011, disponible sur <https://www.france24.com/fr/20110801-erythree--shebab-menace--stabilite-somalie-corne-afrique-asmara>.

conduit à la sécession du Somaliland en 1991 et du Puntland en 1998, zones non reconnues par la majorité de la communauté internationale.

Des risques insurrectionnels et terroristes omniprésents

En plus de conflits tirant leurs origines dans les dernières décennies, certains facteurs rendent la situation volatile et peuvent ainsi causer des embrasements locaux. Le changement climatique et les problèmes environnementaux, et les conflits agropastoraux, participent à un cycle de violences et à l'avènement d'activités illégales comme les trafics dans la Corne de l'Afrique¹⁸.

Aujourd'hui, alors que la guerre est terminée, un conflit d'ampleur a redémarré en novembre 2020 dans le Tigré, alors que la région, et plus particulièrement le Front de libération du peuple du Tigré (FLPT), s'est soulevé lorsque les élections générales ont été repoussées à cause de la crise du Covid-19. Les forces de défense fédérales sont alors intervenues, causant un conflit armé et une crise humanitaire¹⁹, qui pourraient engendrer des tensions entre minorités²⁰, mais aussi une implication plus grande des États voisins, alors qu'Asmara est accusé de soutenir le FLPT²¹.

Le Yémen est un pays touché par une guerre violente et meurtrière des suites d'une guérilla entre rebelles houthis, financés par l'Iran et qui pourraient bien figurer sur la liste américaine des groupes terroristes, et pouvoir central, ainsi que d'autres acteurs internationaux avec notamment la coalition arabe dirigée par l'Arabie Saoudite et les Émirats arabes unis (EAU). Les ports Hodeïda, d'Al-Moukalla, et Moka sont des positions stratégiques pour la rébellion et la coalition d'opposition, mais aussi pour la population assiégée car y transitent l'aide humanitaire qui leur est destinée.

¹⁸ Nations Unies - Commission Économique pour l'Afrique (2017-08), « Nouveau pastoralisme marginal : conflits, insécurité et développement dans la Corne de l'Afrique et le Sahel », Addis Abeba, disponible sur [Nouveau pastoralisme marginal : conflits, insécurité et développement dans la Corne de l'Afrique et le Sahel \(uneca.org\)](https://www.uneca.org/fr/fr/publications/rapport-2017-08-nouveau-pastoralisme-marginal-conflits-insécurité-et-développement-dans-la-corne-de-l-afrique-et-le-sahel).

¹⁹ Louisa BENCHABANE, « Guerre en Éthiopie : où en est le conflit dans la région du Tigré ? », Le Monde Afrique, publié le 13 décembre 2020, disponible sur https://www.lemonde.fr/afrique/article/2020/12/13/guerre-en-ethiopie-ou-en-est-le-conflit-dans-la-region-du-tigre_6063220_3212.html.

²⁰ Camille MAGNARD, « Des réfugiés éthiopiens témoignent de 'massacres ethniques' au Tigré », France Culture, Revue de Presse Internationale, publié le 10 décembre 2020, disponible sur <https://www.franceculture.fr/emissions/revue-de-presse-internationale/la-revue-de-presse-internationale-emission-du-jeudi-10-decembre-2020>.

²¹ Cyrille LOUIS, « L'Éthiopie : Asmara dans l'ombre du conflit au Tigré », Le Figaro, publié le 8 décembre 2020, disponible sur <https://www.lefigaro.fr/international/ethiopie-asmara-dans-l-ombre-du-conflit-au-tigre-20201208>.

La Corne de l'Afrique est également une région où les groupes terroristes sont présents, et menacent la stabilité par leur influence et leurs actions armées. Au Yémen se disputent des territoires des brigades de l'État Islamique et d'Al Qaïda. Le groupe terroriste des Shebab, affilié à Al Qaïda, a pris le contrôle du sud de la Somalie et a vu son influence grandir, essayant sporadiquement de prendre le contrôle de ports comme celui de Merka au sud de Mogadiscio, menaçant la sécurité au-delà des frontières comme au Kenya. Des branches de l'État Islamique sont également présentes en Somalie²², alors que le risque d'insurrection djihadiste y est élevé, et la probabilité d'attaques djihadistes reste importante dans presque toute la Corne de l'Afrique²³.

Une insécurité intensifiée par la position stratégique du détroit

Le détroit au cœur d'une multitude de trafics

Profitant de la présence de conflits et d'armes dans cette région du continent, du manque de contrôle de certains États mais de l'économie dynamiques des ports, les trafics fleurissent. Le peu d'équipements de type scanners, en comparaison avec les volumes de passage par les ports, par exemple dans le port de Mombasa qui est le plus grand port de la région, est une opportunité certaine pour les trafics illégaux²⁴.

Selon le *Trafficking in Person's report*, il y aurait plus de 24,5 millions de personnes aux mains de trafiquants d'êtres humains, qui les utilisent comme main d'œuvre forcée, domestiques ou esclaves sexuels^{25,26}, et 235 000 migrants vulnérables sont comptabilisés dans la Corne de

²² Jason WARNER, « *Sub-Saharan Africa's Three 'New' Islamic State Affiliates* », Combating Terrorism Center, publié en janvier 2017, Volume 10, Numéro 1, disponible sur <https://ctc.usma.edu/sub-saharan-africas-three-new-islamic-state-affiliates/>.

²³ Jason BARNETT, « *A Salafi-jihadi Insurgency Could Spread to Tanzania, Critical Threats* », publié le 19 novembre 2019, disponible sur <https://www.criticalthreats.org/analysis/a-salafi-jihadi-insurgency-could-spread-to-tanzania>.

²⁴ « Project ENACT public report: Serious and Organized Crime in the Eastern African Region », INTERPOL, August 2018.

²⁵ « *GLOBAL REPORT ON TRAFFICKING IN PERSONS 2018 Report* », United Nations Office on Drugs and Crime, UNODC Research, 2018, disponible sur https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glotip/2018/GLOTIP_2018_BOOK_web_small.pdf.

²⁶ Sonia YEE, « *Human trafficking a tool for armed groups to finance activities, boost recruitment: UNODC report* », publié le 07 janvier 2019, disponible sur https://www.unodc.org/unodc/en/press/releases/2019/January/human-trafficking-a-tool-for-armed-groups-to-finance-activities--boost-recruitment_-unodc-report.html.

l'Afrique par l'Organisation Internationale des Migrations²⁷. Les routes de migrations, faiblement contrôlées, deviennent ainsi des axes de prédilection des trafiquants. La carte du rapport « *Abuse of Migrants by Human Traffickers in a Climate of Impunity* » de *Human Rights Watch* de mai 2014, montre bien les couloirs de trafics de migrants et de migrations encore utilisés aujourd'hui²⁸.

En effet, les réseaux de trafiquants dans la région, majoritairement tenus par des érythréens et soudanais, et qui dépendent des communautés locales, sont organisés autour des camps de réfugiés. Le Soudan reste un point central des routes de trafics et de migration dans la Corne de l'Afrique, avec 3 axes majeurs : vers le Nord du continent, vers le Yémen et autres pays du Golfe arabo-persique, et vers le sud du continent africain notamment l'Afrique du Sud^{29,30}. La route du Nord est majoritairement empruntée par des érythréens, éthiopiens, soudanais et somaliens, passant presque tous par l'Éthiopie et le Soudan en direction de l'Afrique du Nord et de l'Europe. La seconde, vers l'Est, voit comme migrants principaux les somaliens et éthiopiens transiter par les ports à Djibouti, en mer Rouge et dans le Golfe d'Aden comme Obock et Bossaso vers le reste du Moyen-Orient et Golfe arabo-persique. La troisième route, vers le Sud, aussi empruntée plutôt par des éthiopiens et somaliens, passent dans la région par des *hubs* migratoires au Kenya³¹.

Le trafic de drogues dans la Corne de l'Afrique a connu un déplacement depuis son ancien épicerie, en Afrique de l'Ouest³², et l'Afrique de l'Est qui est devenue d'une importance

²⁷ « *Regional Migrants Response Plan for the Horn of Africa and Yemen 2018 – 2020* », 2020 RMRP Appeal, Report, IOM Regional Office for the East and Horn of Africa, 2020, disponible sur <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/RMRP%20Appeal%202020%20V5.1%20%28002%29.pdf>.

²⁸ « *Yemen's Torture Camps Abuse of Migrants by Human Traffickers in a Climate of Impunity* », Human Rights Watch Report, publié le 25 mai 2014, disponible sur <https://www.hrw.org/report/2014/05/25/yemens-torture-camps/abuse-migrants-human-traffickers-climate-impunity>.

²⁹ Deanna DAVY, « *Unpacking the Myths: Human smuggling from and within the Horn of Africa* », RMMS BRIEFING PAPER, publié le 6 décembre 2017, Danish Refugee Council. Report, disponible sur <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/RMMS%20BriefingPaper6%20-%20Unpacking%20the%20Myths.pdf>.

³⁰ « *Integrated Responses to Human Smuggling from the Horn of Africa to Europe* », The Global Initiative against transnational organized crime, Report, publié le 1^{er} mai 2017, disponible le <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2017/05/global-initiative-human-smuggling-from-the-horn-of-africa-may-2017-web.pdf>.

³¹ Expert Consultant Statistician to prepare « *A Database on Trafficking in Persons and Smuggling of Migrants in the Horn of Africa towards the production of First Statistical Report on Trafficking in Persons and Smuggling of Migrants in Member States of the AU-Horn of Africa Initiative* », Reference No. : AUC/DSA/C/010, African Union, disponible sur <https://au.int/sites/default/files/bids/39681-tor - auc-dsa-c-10.pdf>.

³² Chantal PERRAS, « Les drogues et le continent africain dans le contexte de la mondialisation », *Drogues, santé et société* 15, n°01 (2016) : p. 50–65, disponible sur <https://doi.org/10.7202/1037783a>.

cruciale, en tant que zone d'origine, de transit mais aussi de consommations de certaines drogues. Selon le projet ENACT notamment, le trafic pousse la consommation locale à la hausse, avec aujourd'hui 2 millions de consommateurs de drogues illicites (surtout crack, méthamphétamine et héroïne) en Afrique de l'Est³³. Pour ce qui est des origines et acteurs du trafic de drogues dans la région, le Kenya et la Tanzanie font partie aujourd'hui des principales plaques tournantes de l'héroïne et de la cocaïne en provenance d'Asie, d'Amérique du Sud et d'Afghanistan³⁴, importées par des groupes criminels et mafieux italiens (Ndrangheta entre autres)³⁵, iraniens ou encore pakistanais à destination de marchés européens mais aussi d'Afrique du Sud et de l'Ouest. Ainsi, les autorités maritimes kenyanes ont souligné qu'après un passage par Nairobi ou par des îles (comme Pemba ou Zanzibar), l'héroïne était acheminée sur le continent *via* des ports plus petits comme Lamu, Kilifi, Malindi, le vieux port de Mombasa, Vanga et Shimoni. Autre drogue consommée dans la région mais aussi en Europe, le khat, est majoritairement en provenance de l'Éthiopie, de Djibouti ou de la Somalie d'où elle provient selon la Direction générale des douanes et des droits indirects³⁷.

Un autre type de trafic, celui des armes, est bien sûr lié à l'existence de conflits actuels et passés sur le continent, mais aussi à la volonté des communautés de s'armer, comme c'est le cas par exemple au Somaliland³⁸. Des réseaux originaires d'Italie, de Chine et des États-Unis, sont à l'origine de l'import sur le continent d'armes illégales, produites notamment en Bulgarie, en Chine, dans la Fédération de Russie et au Soudan³⁹. Le rapport « *The secret Chinese arms trade in the Horn of Africa* » d'EXX Africa (datant de 2018) souligne ainsi le nouveau rôle central du port de Djibouti pour la Chine qui importe des armes et du matériel militaire *via* ce port, notamment vers le Soudan et le Sud Soudan, pays sous embargo et où la Chine a d'importants

³³ « Afrique: le marché de la drogue explose, état des lieux », publié le 23 février 2020, RFI, disponible sur <https://www.rfi.fr/fr/afrique/20200220-afrique-face-%C3%A0-droque-martin-ewi-consommation-mafias>.

³⁴ Allan OLINGO, « *Drug lords on global spies radar set up East Africa's hub in Dar, US agency says* », The East African, publié le 07 mars 2020, disponible sur <https://www.theeastafrican.co.ke/news/ea/US-agency-labels-tanzania-east-africa-drugs-trafficking-hub/4552908-5482476-ssbpvl/index.html>.

³⁵ Théophile CHABRE, « La mafia italienne mise sur l'Afrique », Aeron24, publié le 16 décembre 2020, disponible sur <https://www.aeron24.news/2020/12/16/la-mafia-italienne-mise-sur-lafrique/>.

³⁷ Stefano LORUSSO SALVATORE, « À Paris, enquête sur le trafic du khat, la plante psychotrope prisée dans la Corne de l'Afrique », Jeune Afrique, publié le 15 février 2019, disponible sur <https://www.jeuneafrique.com/735162/societe/a-paris-enquete-sur-le-traffic-du-khat-la-plante-psychotrope-prisee-dans-la-corne-de-lafrique/>.

³⁸ « *Weapons Compass : Mapping Illicit Small Arms Flows in Africa*. African Union. *Small arms survey* », Janvier 2019, Report, p. 48.

³⁹ *Ibid.* p. 41.

intérêts⁴⁰. La carte détaillée du rapport met également en exergue les flux illégaux d'armes dans la région, notamment provenant d'Iran, *via* le Yémen et la Somalie. À l'inverse, des armes provenant du Yémen transitent par Djibouti avec pour destination le nord de la Somalie. Le Kenya est également un des points de départs importants de la région, avec des transferts d'armes par la mer en Somalie, et *via* les terres vers l'Éthiopie et le Sud-Soudan. Des groupes armés d'Iran et de Somalie sont ainsi fortement suspectés de participer au trafic d'armes, *via* notamment des zones peu peuplées sur les côtes somaliennes⁴¹. Il est fort probable que Djibouti et son rôle dans le trafic régional continue de s'étendre, alors que des groupes armés d'Éthiopie, de Somalie et du Soudan comptent sur ces flux. L'Érythrée se « pacifiant », son importance comme zone de transit des armes devrait diminuer, et Djibouti continuera de bénéficier de sa réputation de port peu contrôlé, bénéficiant de sa place stratégique et de ses alliances⁴². Une grande partie du trafic d'armes est aussi contrôlé par quelques pêcheurs basés à Aden au Yémen, ou sur la côte au Somaliland entre Na'aslei et Bula Har, après quoi les armes sont transférées par camion à leurs destinataires⁴³. La région du Puntland (région du nord de la Somalie auto-déclarée autonome) est une autre plaque tournante du trafic d'armes à destination notamment de groupes comme Al Shabaab et en provenance d'Érythrée et du Yémen, *via* les ports de Bossaso, Caluula et Garacad au nord, et dans le sud du pays *via* Kismayo, El Hur et Harardhere⁴⁴. D'autres points d'entrées et de sorties sur le continent ont été identifiés : ainsi, Djibouti et Doraleh, Asmara, Massawa (en Érythrée) sont également des ports majeurs pour le trafic d'armes. Alimenté par le conflit majeur qui ronge le pays, le Yémen a également vu nombre de ses zones côtières pratiquer du trafic d'armes, avec pour points stratégiques les ports de Mokha et Hodeïda⁴⁵.

Les modes opératoires couramment utilisés sont des sociétés d'import-export, l'implication de personnalités politiques et militaires corrompues et le paiement de pots de vin, comme cela a

⁴⁰ « *The Secret Chinese Arms Trade in the Horn of Africa* », Africa Business, publié le 05 septembre 2018.

⁴¹ *Ibid.*

⁴² « Afrique de l'Est : Le trafic d'armes dans la corne de l'Afrique », AllAfrica, publié le 03 juin 2019, disponible sur <https://fr.allafrica.com/stories/201906030543.html>.

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ « *Illicit goods trafficking via port and airport facilities in Africa* », Interpol, ENACT Report, publié le 1^{er} juin 2020.

⁴⁵ Jonathan FENTON-HARVEY, « *Weapons Trafficking Fuels Conflicts in Yemen and Africa* », Inside Arabia, publié le 30 janvier 2020, disponible sur <https://insidearabia.com/weapons-trafficking-fuels-conflicts-in-yemen-and-africa/>.

été le cas à Djibouti⁴⁶. Les armes sont ainsi recelées par des trafiquants régionaux, groupes criminels ou encore des forces de sécurité de la région⁴⁷, comme celles du Soudan du Sud, visées en avril 2020 par des accusations d'Amnesty International pour du recel d'armes légères notamment⁴⁸. Certains moyens de lutte contre ces trafics, comme les embargos contre les armes, ont eu l'effet inverse de celui escompté, et ont donné lieu à une dérégulation totale et un suivi impossible des échanges d'armes⁴⁹.

Il existe également des trafics régionaux moins médiatisés, comme celui du charbon. Extrait illégalement dans des zones de conflit comme celui de l'est de la République démocratique du Congo, il alimente en effet les caisses de groupes terroristes, entre autres. Ainsi, le groupe Al Shabaab revend ce charbon *via* les ports de Baraawe ou de Kisimayo, à destination des EAU (ports de Sharjah et Abu Dhabi), de l'Arabie Saoudite (port de Jizan), et du Yémen (ports d'Aden et Al Ahmadi), comme détaillé dans le rapport de novembre 2018 du Conseil de Sécurité de l'ONU⁵⁰. Ses revenus découlant de ce commerce avoisineraient les 7,5 millions de dollars par an, grâce aux taxations informelles effectuées dans les ports⁵¹. D'autres ressources naturelles sont contrôlées et pillées par des milices et des bandes armées, comme l'or et d'autres minerais, revendus illégalement *via* ces groupes et suivent des routes semblables avant d'atterrir comme composants dans des produits revendus notamment en Europe⁵². Les trafics d'espèces animales du continent se font aussi par des ports de la région notamment au Kenya,

⁴⁶ Mohamed DIOP, « Personnalités politiques, militaires et chefs d'entreprises publiques djiboutiens seraient impliqués dans un trafic d'armes », DW, publié le 07 septembre 2018, disponible sur <https://www.dw.com/fr/personnalit%C3%A9s-politiques-militaires-et-chefs-dentreprises-publiques-djiboutiens-seraient-impliqu%C3%A9s-dans-un-traffic-darmes/a-45391733>.

⁴⁷ Katherin PETRICH, « *Guns, pirates and charcoal* », Global Initiative against transnational organized crime, publié le 18 décembre 2018, disponible sur <https://globalinitiative.net/analysis/somalia-untocwatch/>.

⁴⁸ « Soudan du Sud. Il faut que l'ONU prolonge l'embargo sur les armes au vu des preuves de violations et de recel d'armes », Amnesty International, publié le 30 avril 2020, disponible sur <https://www.amnesty.org/fr/latest/news/2020/04/south-sudan-evidence-of-violations-and-illicit-concealment-of-arms-must-spur-un-to-renew-arms-embargo/>.

⁴⁹ « *Weapons Compass : Mapping Illicit Small Arms Flows in Africa*. African Union. *Small arms survey* », Janvier 2019, Report.

⁵⁰ Lettre datée du 07 novembre 2018, adressée au Président du Conseil de sécurité par le Président du Comité du Conseil de sécurité faisant suite aux résolutions 751 (1992) et 1907 (2009) sur la Somalie et l'Érythrée, Nations Unies Conseil de Sécurité, 09/11/2018, S/2018/1002, disponible sur <https://undocs.org/pdf?symbol=fr/S/2018/1002>.

⁵¹ World Atlas of Illicit Flows, INTERPOL, RHIPTO, *The Global Initiative Against Transnational Organized Crime*, September 2018 ; M. Nichols, « *Iran is new transit point for Somali charcoal in illicit trade taxed by militants: U.N. report* », Reuters, 09 octobre 2018, disponible sur <https://www.reuters.com/article/us-somaliasanctions-un/iran-is-new-transit-point-for-somali-charcoal-in-illicit-trade-taxed-by-militants-u-n-report-idUSKCN1MJ158>.

⁵² Baptiste DUCLOS, « Somalie : comment le trafic de charbon finance le terrorisme des Shebab », The Dissident, publié le 30 juillet 2016, disponible sur <https://the-dissident.eu/somalie-comment-le-traffic-de-charbon-finance-le-terrorisme-des-shebab/>.

avec pour destination la Chine ou encore le Vietnam⁵³, la ville de Shuidong étant mondialement connue pour être un des centres du trafic d'espèces et d'ivoire *via* les ports d'Afrique de l'Est⁵⁴

Il est important de noter l'interdépendance entre trafics, groupes terroristes et conflits, qui coexistent dans de nombreuses régions du monde⁵⁵. La présence de « zones grises » échappant au pouvoir de l'État central⁵⁶, et plus particulièrement dans la Corne de l'Afrique, au Puntland et Somaliland, est un vecteur d'insécurité. Sans contrôle des axes et ports par le gouvernement, des échanges d'armes, d'hommes et autres trafics y transitent au bénéfice de ces groupes criminels et terroristes⁵⁷.

... et le détroit une cible de choix pour les actions criminelles et armées

Enfin, l'attractivité économique mentionnée en première partie est devenue un vecteur d'insécurité alors que des groupes criminels cherchent à en détourner les marchandises, ou à cibler des échanges stratégiques y transitant. Bab El Mandeb est un point économique majeur : 40 % du trafic mondial y passe, ainsi que 5 millions de produits pétroliers par jour. Une attaque d'un groupe contre le détroit a des conséquences mondiales : par exemple lors du lancement de roquettes par les houthis sur deux pétroliers saoudiens en juillet 2018, l'Arabie saoudite avait interrompu momentanément ses exportations pétrolières par le détroit⁵⁸. Les ports sont ainsi des moyens par *proxy* pour les États de s'impliquer dans des conflits régionaux. Pour exemple, l'Érythrée soutenait indirectement, avant l'intervention des Émirats arabes unis et de

⁵³ « *Countering Wildlife Trafficking through Tanzania's Sea Ports* », Juillet 2019, *op. cit.*

⁵⁴ <https://eia-international.org/report/shuidong-connection-exposing-global-hub-illegal-ivory-trade/>.

⁵⁵ Danielle BOTTI et Chris HORWOOD, « *New Trend/Old Tactics : War revives brutal smuggler practices in the Gulf of Aden* », Mixed Migration, publié le 12 septembre 2017, disponible sur <https://mixedmigration.org/articles/new-trend-old-tactics-war-revives/>.

⁵⁶ HASKI Pierre, « Le djihadisme s'étend en Afrique, là où les États sont absents », France Inter, publié le 02 décembre 2020, disponible sur [Le djihadisme s'étend en Afrique, là où les États sont absents \(franceinter.fr\)](https://www.franceinter.fr/le-djihadisme-s-etend-en-afrique-la-ou-les-etats-sont-absents).

⁵⁷ David GAÜZERE, « D'Al-Qaïda à l'EIL, l'évolution de la tactique de déstabilisation des États par les Organisations terroristes islamistes », Diploweb, La revue géopolitique, publié le 07 mai 2015, disponible sur [L'évolution des organisations terroristes islamistes D. GAÜZERE \(diploweb.com\)](https://diploweb.com/).

⁵⁸ Hicham MOURAD et Patrick HEBRARD, « La ruée sur la mer Rouge : la dimension militaire des enjeux et la stratégie des nouveaux acteurs », Observatoire du monde arabo-musulman et du Sahel, Fondation pour la Recherche Stratégique, 2019, disponible sur <https://www.frstrategie.org/sites/default/files/documents/programmes/observatoire-du-monde-arabo-musulman-et-du-sahel/publications/201922.pdf>.

l'Arabie Saoudite, les rebelles Houthis au Yémen en leur faisant bénéficier du soutien logistique de l'Iran et de trafics d'armes⁵⁹ via les ports d'Assab et de Massawa⁶⁰.

Les échanges illégaux d'armes peuvent avoir des soutiens étrangers, par exemple la Chine, dont un des objectifs commerciaux de l'intensification de la présence sur le continent africain est d'y contrôler une part importante du commerce d'armes⁶¹. La vente de matériel militaire de confection chinoise est ainsi avérée, passant majoritairement par le port de Djibouti, aussi pour être vendues illégalement, et approvisionner des pays victimes d'embargos comme le Soudan et Soudan du Sud. Ces trafics peuvent servir à des déstabilisations sur le continent, tout en profitant aux trafiquants et groupes criminels. Pour exemple, un commando, arrêté fin 2017 pour tentative de coup d'État contre le président de la République de Guinée équatoriale, était ainsi en possession d'armes d'origine chinoise⁶².

D'autres problèmes sécuritaires dépendant des ports et de l'accès à la mer existent dans la région, comme les attaques de piraterie, même si en globale diminution ces dernières années, et plus particulièrement dans la région⁶³.

Ces facteurs de dynamisme économique et politique ont mis sur le devant de la scène une région de la Corne de l'Afrique riche en ressources et opportunités. Cependant, la mauvaise distribution de ces ressources, et le contexte social et sécuritaire dégradé et volatile ont fait de ces pays des mannes financières pour les groupes criminels qui profitent des routes de migrations, des conflits et de l'accès aux ports pour organiser des trafics. Ces importantes difficultés sécuritaires, ont accentué la présence de puissances étrangères et donc multiplié les acteurs et parties prenantes sur place, compliquant les réponses stratégiques apportées à la lutte contre les trafics régionaux. La nécessité de répondre à ces problématiques avec une approche globale mais des solutions locales a été comprise par les autorités de la région, qui

⁵⁹ Adrien SEMON, « L'approvisionnement en armes des Houthis : contrebande ? », Nemrod ECDS, Novembre 2020, disponible sur <https://nemrod-ecds.com/?p=5007>.

⁶⁰ Hicham MOURAD et Patrick HEBRARD, « La ruée sur la mer Rouge : la dimension militaire des enjeux et la stratégie des nouveaux acteurs », Observatoire du monde arabo-musulman et du Sahel, Fondation pour la Recherche Stratégique, 2019, disponible sur <https://www.frstrategie.org/sites/default/files/documents/programmes/observatoire-du-monde-arabo-musulman-et-du-sahel/publications/201922.pdf>.

⁶¹ « *The Secret Chinese Arms Trade in the Horn of Africa* », Africa Business, publié le 05 septembre 2018.

⁶² Michael PAURON, « Ventes d'armes et sécurité privée, la face cachée de la Chinafrique », Jeune Afrique, publié le 06 septembre 2018, disponible sur <https://www.jeuneafrique.com/625631/politique/ventes-darmes-et-securite-privee-la-face-cachee-de-la-chinafrique/>.

⁶³ Philippe CHAPLEAU, « La piraterie et surtout le brigandage maritime en légère hausse en 2020 », Lignes de défense, publié le 11 janvier 2021, disponible sur <http://lignesdedefense.blogspot.fr/piraterie/>.

ont pu parrainer des initiatives de développement et d'investissements. Cependant, le manque de présence étatique dans les régions reculées ne saura être résolu rapidement, laissant la place à des groupes armés et criminels, qui bénéficient cependant de certaines infrastructures de la région pour faire fonctionner leurs trafics. Ainsi, les ports de la Corne de l'Afrique, tout en permettant des échanges commerciaux et un certain dynamisme à la région, sont aussi des points de passage tout trouvés, surtout lorsqu'ils ne sont que peu contrôlés par les États, pour les nombreux types de trafics qui y fleurissent.



LES JEUNES
IHEDN

publication@jeunes-ihedn.org