



MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA SOUVERAINETÉ
INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction Générale du Trésor

LA LETTRE ÉCONOMIQUE DE L'AFRIQUE DE L'EST ET DE L'OCEAN INDIEN

UNE PUBLICATION DES SERVICES ÉCONOMIQUES DE L'AEOI

N° 53 – Mai – Juin 2025

L'économie bleue en AEOI

Un secteur stratégique pour le développement économique de la région, mais une protection et une valorisation des ressources inégales selon les pays

Dix ans après l'Accord de Paris, la [troisième Conférence des Nations unies sur l'Océan \(UNOC-3\)](#), coorganisée par la France et le Costa Rica à Nice du 9 au 13 juin 2025, vise à renforcer la protection des océans et réinventer l'économie bleue, dans un contexte où le réchauffement moyen de la surface de l'océan a déjà dépassé le seuil de 1°C. Cette conférence tournée vers l'action réunit les États membres, la société civile, le secteur privé et la communauté scientifique afin d'atteindre trois objectifs clés : (i) renforcer l'ambition multilatérale pour la protection des océans, (ii) mobiliser des financements pour une gestion durable des ressources marines et le développement de l'économie bleue, et (iii) favoriser la diffusion des connaissances scientifiques pour une prise de décision politique éclairée. La conférence vise à mettre en œuvre l'Objectif de Développement Durable n°14 (ODD 14) sur l'environnement marin, le moins financé à ce jour, et poser les bases d'une gouvernance maritime résiliente et durable.

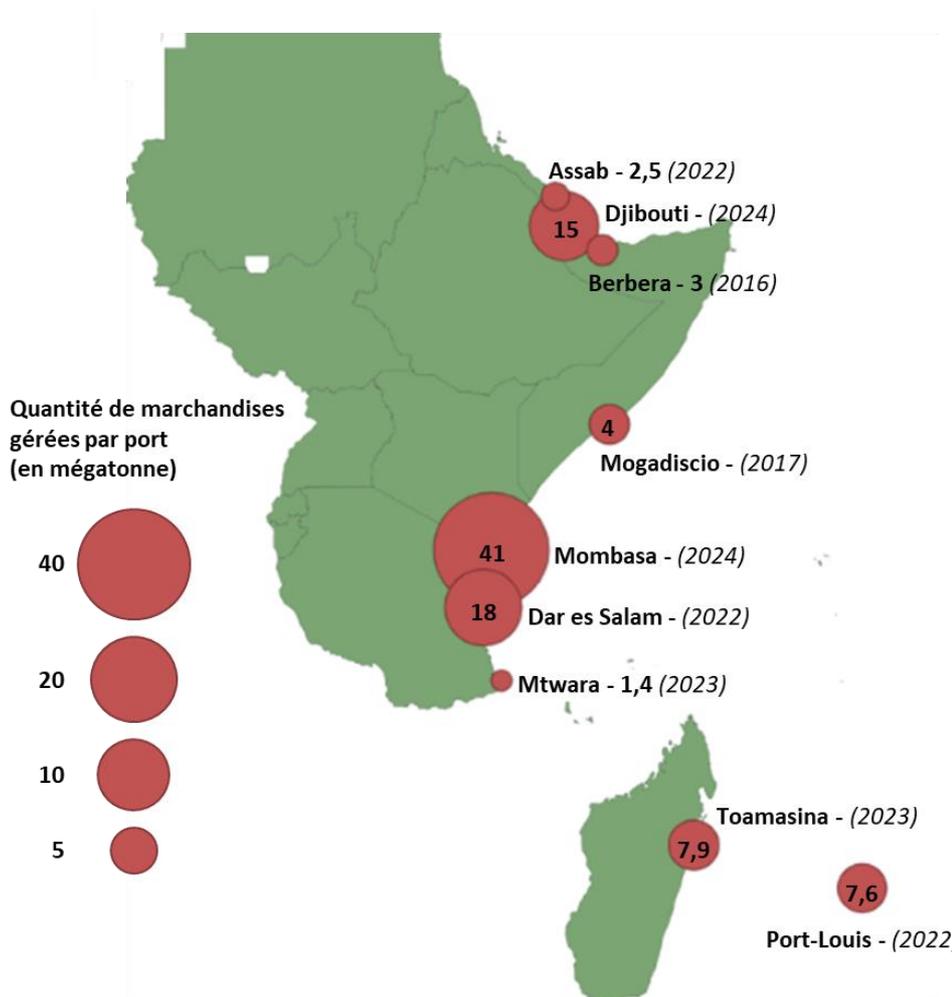
Pour les pays de la région Afrique de l'Est et Océan Indien (AEOI) étudiés¹, ce sommet constitue une opportunité pour faire entendre leurs priorités, telles que la mobilisation de financements, le renforcement des capacités institutionnelles et la préservation des écosystèmes aquatiques. Dix des quinze pays de la région AEOI ont un accès direct à la mer, avec, souvent, des zones de pêche importantes, des hubs portuaires régionaux et un fort potentiel touristique. Toutefois, la gestion de ce potentiel et la préservation des écosystèmes marins restent inégales à l'échelle régionale, dans un contexte de changement climatique croissant. Par exemple, si des pays comme les Seychelles ont désigné une part significative de leur espace marin comme zone protégée, d'autres, comme la Somalie ou l'Érythrée, n'ont pas encore établi d'aires marines protégées.

Cette lettre présente les enjeux clés soulevés par l'UNOC-3 pour la région AEOI, en analysant les structures des économies bleues nationales, les principales réglementations et structures institutionnelles, les obstacles actuels au développement du secteur et l'implication du secteur privé, tout en mettant en lumière les opportunités pour les entreprises françaises, notamment dans les secteurs de la préservation de l'environnement marin, du carbone bleu et des infrastructures portuaires et logistiques.

¹ Cette édition porte sur les 11 des 15 pays relevant de la compétence du SER qui présentent des enjeux les plus importants liés à l'économie bleue soit : Kenya, Tanzanie, Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Soudan, Somalie, Comores, Madagascar, Maurice, Seychelles.

Graphiques du mois

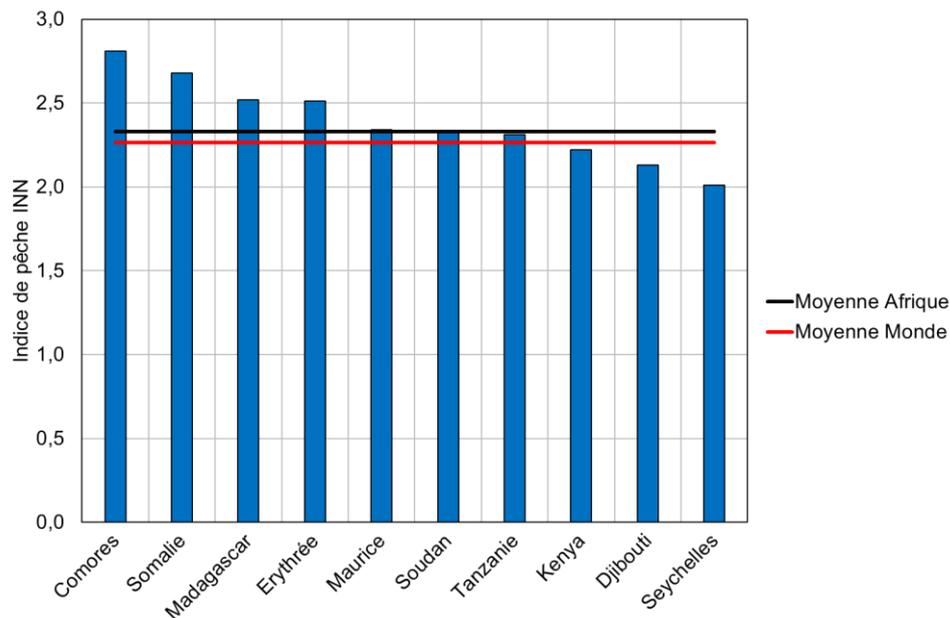
Principaux ports de la région AEIO, par méga tonnes de marchandises



Avec plus de 40 millions de mégatonnes gérées en 2024, le port de Mombasa, au Kenya, reste le hub maritime le plus important de la région. Il est néanmoins progressivement rattrapé par le port de Dar es Salaam). À eux deux, ils constituent les principales portes d'entrée vers les pays enclavés d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe. Au nord, le port de Djibouti est le principal point de liaison maritime pour l'Éthiopie, qui cherche à diversifier ses accès à la mer, par exemple avec le port de Berbera (Somaliland). Il est également situé stratégiquement sur un point névralgique du commerce maritime international : le détroit de Bab-el-Mandeb. Enfin, les ports de Tamatave (Madagascar) et de Port-Louis (Maurice) sont des infrastructures névralgiques à l'échelle nationale, puisqu'ils accueillent respectivement 80 % et 99,5 % du trafic maritime international de leur pays.

Source : Banque mondiale, Transport Development Global Practice, Données des Douanes Nationales.

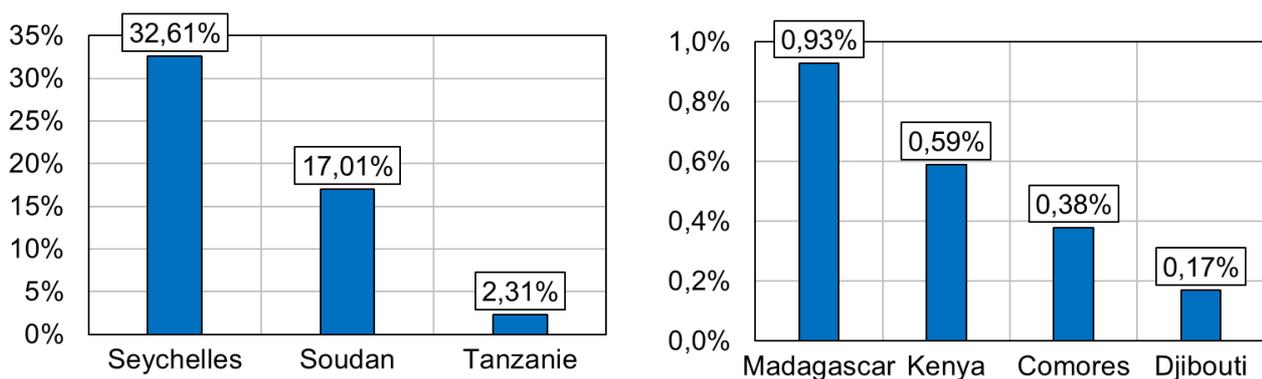
Vulnérabilité des pays de l'AEIO à la pêche illégale, non réglementée et non déclarée (INN)



L'indice de pêche INN repose sur 40 indicateurs pondérés appliqués à 152 pays côtiers. Chaque pays est noté sur une échelle de 1 (risque faible) à 5 (risque élevé), reflétant son exposition à la pêche INN et la solidité de sa réponse. Les pays de la région AEOI sont inégalement touchés par le phénomène, avec certains moins concernés et dont le contrôle maritime est supérieur aux standards continentaux (Seychelles, Djibouti, Kenya), tandis que d'autres sont impactés de façon critique (Comores, Somalie, Madagascar, Érythrée).

Source : <https://www.iuufishingindex.net/ranking>

Pourcentage de la ZEE classé en Aire Marine Protégée (AMP)



On observe une réponse politique et institutionnelle inégale face au défi de la préservation des milieux marins. Certains pays ont atteint ou se rapprochent officiellement de l'objectif 30 x 30 (Seychelles, Soudan), qui vise à protéger 30 % du territoire d'ici 2030, tandis que Madagascar, le Kenya, les Comores et Djibouti placent moins de 1 % de leur zone économique exclusive (ZEE) en aire marine protégée (AMP). Quant à l'Érythrée et à la Somalie, aucune AMP n'a encore été instituée au large de leurs côtes.

Source : [Protected Planet Report 2024](#)

Table des matières

Perspectives régionales	6
Communauté d’Afrique de l’Est – Kenya	9
Communauté d’Afrique de l’Est – Tanzanie	12
Corne de l’Afrique – Djibouti	16
Corne de l’Afrique – Érythrée	19
Corne de l’Afrique– Ethiopie.....	21
Corne de l’Afrique – Soudan	24
Corne de l’Afrique – Somalie	26
Océan Indien – Comores	29
Océan Indien – Madagascar	31
Océan Indien – Maurice	34
Océan Indien – Seychelles.....	37
Indicateurs régionaux : Océan Indien	Erreur ! Signet non défini.
CONTACTS.....	41

Glossaire

Aire Marine Protégées (AMP) : Zone délimitée en mer, désignée et gérée pour la conservation des ressources marines, des services écosystémiques ou du patrimoine culturel.

L'Accord sur la biodiversité au-delà des Juridictions Nationales (BBNJ) : Aussi, connu comme Traité sur la haute mer, est un instrument juridique contraignant destiné à garantir la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine dans les zones situées au-delà des juridictions nationales.

Contributions Déterminées au niveau National (NDC) : Plans d'action climatiques, portant à la fois sur l'atténuation des émissions et sur l'adaptation, que chaque pays soumet dans le cadre de l'Accord de Paris.

Economie bleue : Utilisation durable des ressources océaniques pour la croissance économique, l'amélioration des moyens de subsistance et des emplois, tout en préservant la santé des écosystèmes océaniques.

Eaux territoriales : Zone maritime s'étendant sur 12 milles nautiques (environ 22 km) à partir des côtes, faisant partie intégrante du territoire national d'un État, qui y exerce une souveraineté totale.

Objectif de Développement Durable 14 (ODD 14) : Il comprend des cibles spécifiques pour réduire la pollution marine, protéger les écosystèmes marins, réglementer la pêche et préserver la biodiversité.

Pêche Illicite, Non Déclarée et Non Réglementée (INN) : Comprend les activités de pêche qui enfreignent les lois ou qui se déroulent en dehors du champ d'application des lois et réglementations sur la pêche.

UNOC : La Conférence des Nations Unies sur l'océan (UNOC) est un événement mondial visant à soutenir la mise en œuvre de l'ODD 14). Après New York en 2017 et Lisbonne en 2022, la troisième édition de la Conférence des Nations unies sur l'Océan (UNOC-3) se tiendra à Nice du 9 au 13 juin 2025, sur le thème « Accélérer l'action et mobiliser tous les acteurs pour conserver et utiliser durablement l'océan ».

Zone Economique Exclusive (ZEE) : Zone maritime s'étendant généralement jusqu'à 200 milles marins (370 km) au-delà de la mer territoriale d'un État, où celui-ci détient des droits souverains pour l'exploration et l'exploitation des ressources marines, y compris la production d'énergie à partir de l'eau et du vent.

AEOI : Afrique de l'Est et Océan Indien

AFD : Agence Française de Développement

FFEM : Fonds Français pour l'Environnement Mondial

M : millions

Mds : Milliards

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

PNUE : Programme des Nations unies pour l'environnement

STEM : Science, Technologie, Ingénierie et Mathématiques

USD : Dollar américain

UNESCO : Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture

Perspectives régionales

Par le SER de Nairobi

L'économie bleue en Afrique de l'Est et dans l'Océan Indien

Les pays d'Afrique de l'Est et de l'Océan Indien (AEOI) étudiés bénéficient d'une géographie favorable au développement de l'économie bleue, avec des atouts majeurs tels que le littoral somalien, le plus long d'Afrique continentale, et des ports stratégiques, comme Mombasa (Kenya), Dar Es Salam (Tanzanie) et Djibouti. Cependant, la protection et la valorisation de ces ressources marines varient considérablement selon les pays. Si Maurice, les Seychelles, le Kenya et la Tanzanie ont mis en place des stratégies (aires marines protégées, infrastructures portuaires et touristiques adaptées), d'autres pays comme les Comores, Madagascar, la Somalie, le Soudan, ou l'Érythrée peinent à concrétiser leur potentiel en raison de défis persistants en matière de gouvernance, de financement, de capacités techniques et de sécurité. La participation aux négociations internationales, telles que l'UNOC-3, reflète ces disparités : la Tanzanie s'est impliquée dans la préparation du Sommet, tandis que d'autres pays, en proie à des crises internes (Somalie, Soudan, Éthiopie, Érythrée), restent peu mobilisés. Bien que l'ensemble des pays — à l'exception de l'Érythrée — aient adopté des stratégies pour promouvoir l'économie bleue, leur mise en œuvre reste freinée par des défis communs : surexploitation des ressources, faible montée en gamme sur les chaînes de valeur, pollution, changement climatique. Le soutien des bailleurs, dont la France, varie selon les pays, et les investissements privés dans le secteur sont freinés par un climat des affaires souvent perfectible. Néanmoins, des opportunités existent pour les entreprises françaises, notamment dans les domaines de la protection marine, du carbone bleu et des infrastructures portuaires et logistiques.

Une région favorable à l'économie bleue, mais une protection des ressources et une participation aux négociations internationales (UNOC-3) inégale

Les pays de la région Afrique de l'Est et de l'Océan Indien (AEOI) étudiés disposent d'un potentiel maritime important pour développer l'économie bleue et en faire un levier stratégique de croissance, mais la valorisation de ces ressources et la protection des écosystèmes marins demeurent très inégales.

Parmi les quinze pays de la région, dix bénéficient d'un accès direct à la mer et de zones de pêche importantes, à l'image de la Somalie, qui, avec son littoral de 3 300 km — le plus long d'Afrique continentale — et une ZEE de 850 000 km², figure parmi les plus riches en ressources halieutiques. Les États insulaires comme les Seychelles (1,34 million de km² de ZEE), Maurice (1,28 million de km²), Madagascar (1,1 million de km²) et les Comores (160 000 km², soit 86 fois leur superficie terrestre) disposent de vastes zones maritimes offrant des opportunités économiques importantes dans des secteurs tels que la pêche, le tourisme, l'aquaculture, le transport maritime et les énergies marines. Si certains pays, comme le Kenya (0,59 % de sa ZEE protégée par 6 Aires Marines Protégées (AMP)), Madagascar (0,93 % via 22 AMP), Maurice (13 AMP couvrant 85 % de ses récifs coraliens) et les Seychelles (13 AMP prévues), ont renforcé la protection de leurs écosystèmes marins, d'autres pays en proie à des crises internes comme la Somalie et l'Érythrée n'ont pas encore mis en place de tels parcs marins.

L'ensemble des pays étudiés, à l'exception de l'Érythrée, ont adopté une stratégie pour promouvoir l'économie bleue, et certains participent activement aux discussions internationales.

En ce qui concerne les engagements liés aux priorités de l'UNOC-3, plusieurs pays ont ratifié ou signé des traités majeurs : le Kenya, Djibouti, Seychelles, Madagascar, Maurice, Soudan et Somalie ont ratifié l'Accord sur les mesures de l'État du port (PSMA) pour lutter contre la pêche illégale. Concernant la protection de la biodiversité marine en haute mer (Traité BBNJ), Maurice et les Seychelles l'ont ratifié en 2024, tandis que Djibouti l'a signé en mai 2025. En matière de pollution plastique, le Kenya, Madagascar, les Seychelles, Maurice et Djibouti ont interdit la production de plastiques à usage unique depuis 2017, et le Kenya, Maurice et les Seychelles ont rejoint la *High Ambition Coalition to End Plastic Pollution*. Depuis la COP 15, le Kenya, Madagascar et Maurice soutiennent l'objectif 30×30 de protéger 30 % des aires maritimes et terrestres d'ici 2030, avec Maurice visant 10 % d'aires marines protégées en 2025, tandis que les Seychelles prévoient de protéger 30 % de leurs eaux territoriales et d'interdire la pêche dans près de la moitié de cette zone. En raison de crises politiques internes, certains pays de la région, comme le Soudan, sont moins actifs dans les négociations internationales, mais participent à des initiatives régionales telles que l'Organisation pour la conservation de l'environnement de la mer Rouge et du

golfe d'Aden (avec Djibouti et la Somalie), tandis que l'Érythrée et l'Éthiopie soutiennent la stratégie régionale sur l'économie bleue au sein de l'IGAD.

Les pays de la région ont structuré la gouvernance de l'économie bleue à travers divers ministères et agences, mais ces structures souffrent souvent d'un manque de coordination, de capacités limitées et de ressources financières pour mettre en œuvre efficacement leur stratégie. Le Kenya a créé un ministère dédié en 2022, tandis que la Tanzanie répartit les responsabilités entre plusieurs ministères. Djibouti coordonne le secteur via le ministère de l'Environnement, l'Éthiopie dispose d'un département spécifique au sein du ministère des Transports, et la Somalie a un ministère de la Pêche et de l'Économie bleue, soutenu par l'IGAD et l'agence suédoise de développement (SIDA). Aux Comores, l'économie bleue est partagée entre plusieurs ministères, mais manque de ressources financières, tandis que Madagascar a créé un ministère dédié en 2021. Les Seychelles gèrent ce secteur via le ministère des Pêcheries et de l'Économie bleue, et l'Érythrée supervise le domaine par son ministère des Ressources Marines.

Alors que l'économie bleue représente un potentiel de développement majeur pour la région AEOI, celui-ci demeure inégalement exploité selon les pays. C'est d'abord le cas du secteur de la pêche. À Maurice, aux Seychelles et à Madagascar, il est structuré autour de filières industrielles (conserves, transformation, aquaculture) et génère une part significative de l'activité économique (1/5 des emplois aux Seychelles et 7 % du PIB à Madagascar). À l'inverse, dans des pays comme le Kenya et la Tanzanie, la pêche reste majoritairement artisanale, même si elle représente une source d'emploi considérable (1,2 million au Kenya). Dans d'autres pays comme la Somalie, le Soudan ou l'Érythrée, la pêche est sous-valorisée, faute d'investissements et de mécanismes de gestion durable (1 % des réserves halieutiques durables exploitées en Somalie). **Second pilier structurant, le secteur portuaire joue un rôle stratégique dans l'intégration logistique et commerciale des pays au reste du Monde.** Les ports de Mombasa (Kenya) et de Dar es Salaam (Tanzanie) constituent les principaux hubs maritimes régionaux, tandis que les pays insulaires de l'océan Indien sont fortement dépendants de leur port principal (à Maurice, Port-Louis concentre 99,5 % des échanges internationaux). Le groupe français CMA CGM s'impose également comme un acteur majeur de la région, à la fois dans les hubs et les autres ports secondaires (16 % des parts de marché à Madagascar, plus de 20% au Kenya). **Le tourisme, est une ressource clé pour certains pays, mais demeure marginal ou absent dans d'autres.** Maurice, les Seychelles, la Tanzanie (Zanzibar), Madagascar et, dans une moindre mesure, le Kenya, ont fait du tourisme balnéaire un atout stratégique de développement (1/3 du PIB aux Seychelles). En revanche, plusieurs pays de la région peinent à faire émerger une économie touristique, comme en Somalie, au Soudan ou aux Comores.

Un environnement marin et lacustre menacé par la pollution, la surexploitation des ressources et le changement climatique

Les pays de la région font face à des défis communs freinant le développement de l'économie bleue, notamment la surexploitation des ressources maritimes, la pollution (plastique et industrielle), ainsi que les impacts du changement climatique. La pêche illégale, comme en Somalie, au Kenya, en Tanzanie, à Madagascar et à Djibouti, reste un obstacle majeur, aggravée par le manque de capacités institutionnelles et techniques pour contrôler les ressources maritimes. La pollution marine, principalement plastique, touche des pays comme le Kenya, la Tanzanie, Maurice, Madagascar, où les infrastructures de gestion des déchets sont très insuffisantes. Certaines activités économiques, comme le transport maritime, l'expansion portuaire, le tourisme et l'agriculture intensive, notamment les exploitations horticoles au Kenya et en Éthiopie, dégradent les milieux naturels côtiers et lacustres, entraînant de la pollution, une déforestation des mangroves, une prolifération de plantes invasives, ainsi qu'une détérioration durable de la qualité de l'eau et des coraux. En Éthiopie, Le lac Haramaya a totalement disparu, tandis qu'à Maurice le naufrage du MV Wakashio en 2020, avec 1 000 tonnes de fioul lourd déversées, a constitué la pire marée noire du pays, affectant durablement mangroves et récifs. Aussi, les efforts de conservation sont limités par un manque de données fiables et des politiques publiques fragmentées, comme en Éthiopie et en Tanzanie. Le changement climatique intensifie les menaces sur les ressources marines, exacerbant les risques d'érosion côtière et de blanchiment des coraux. A Maurice, le recul du trait de côte aurait déjà atteint jusqu'à 20 mètres à certains endroits.

Un soutien des bailleurs dont la France, inégal selon les pays et des défis demeurent pour concrétiser les ambitions d'investissements privés dans le secteur

Les bailleurs internationaux, notamment la France via l'AFD et l'Union européenne, soutiennent l'économie bleue dans certains pays de la région, avec des projets axés sur la gestion durable des ressources maritimes et la modernisation des infrastructures portuaires. Par exemple, au Kenya, en Tanzanie et à Madagascar, l'AFD finance le projet régional NoCaMo pour améliorer la gestion des aires marines protégées, tandis qu'Expertise France participe au programme SWIOP de l'UE pour la gestion côtière durable. En Tanzanie, l'AFD soutient le reboisement des mangroves et la BEI intervient dans la gestion des déchets plastiques. Aux Comores, depuis 2024, l'AFD, la Banque mondiale et d'autres partenaires cofinancent la rénovation des infrastructures portuaires, tout en appuyant la pêche artisanale et la protection des zones côtières. À Madagascar, l'AFD finance des projets de gestion des aires marines protégées et la JICA co-finance l'extension du port de Tamatave pour en faire un hub régional. Maurice bénéficie des projets régionaux de l'UE, comme *Safe Seas Africa* et Ecofish, pour la sécurité maritime et la lutte contre la pêche illégale. Les Seychelles ont été pionnières en émettant une obligation bleue souveraine en 2018 (15 MUSD), soutenue par la Banque mondiale, pour financer des projets halieutiques durables. L'archipel a aussi élaboré une feuille de route pour les opportunités de carbone bleu, visant à cartographier les herbiers marins et analyser les stocks de carbone via des images satellites. En outre, un *Debt-for-Climate-Adaptation Swap* avec l'ONG *The Nature Conservancy* a permis à l'archipel de lever 21,6 MUSD pour accélérer la protection des écosystèmes marins. Depuis 2017, une trentaine de projets ont déjà été financés pour 1,5 MUSD par le *Blue Grant Fund*, bénéficiant à plusieurs AMP. **Cependant, l'engagement des bailleurs reste limité dans d'autres pays de la région.** À Djibouti, les bailleurs privilégient l'assainissement, avec des investissements de l'UE et de l'AFD pour réhabiliter et étendre les infrastructures, tandis qu'en Éthiopie, les interventions se concentrent sur quelques études de faisabilité et un projet sur la biodiversité lacustre. Au Soudan, les projets sont modestes, comme le soutien du PNUD à la pêche, et en Érythrée, bien que la BAD et le FIDA envisagent des projets d'aquaculture et de pêche, ceux-ci demeurent embryonnaires.

Le secteur de l'économie bleue dans la région présente des opportunités ciblées pour les entreprises françaises, notamment dans les domaines de la protection de la biodiversité marine et du développement des infrastructures portuaires, mais il reste freiné par des défis réglementaires et une concurrence internationale croissante, surtout dans les secteurs logistique et portuaire. Des entreprises telles que Créocéan, Egis, BRLi, Resolve et APIS Solutions sont déjà impliquées au Kenya et à Madagascar dans des projets financés par des bailleurs pour la gestion des ressources marines et des déchets. Au Kenya, Hummingbirds codéveloppe un projet de carbone bleu en lien avec la préservation des mangroves. Le secteur portuaire présente des opportunités dans la région, mais une concurrence émirienne, chinoise, turque et européenne importante existe. Aux Seychelles, les sociétés françaises 4SH et Infoport ont fourni un système de gestion portuaire (PVMIS) financé par l'UE. Au Kenya, la perspective d'une mise en concession (partielle) du port de Mombasa pourrait intéresser des acteurs internationaux, mais est en suspens du fait de la sensibilité sociale et politique du sujet et d'un litige judiciaire en cours.

Communauté d'Afrique de l'Est – Kenya

Par le SER de Nairobi



L'économie bleue au Kenya

Malgré une volonté politique publique qui fait consensus, le Kenya² peine à concrétiser ses ambitions en matière d'économie bleue, son centre de gravité restant tourné vers l'intérieur du pays. Doté de ressources maritimes et lacustres importantes, avec le port de Mombasa et un tourisme balnéaire dynamique, le potentiel du secteur reste largement théorique, à l'image d'une pêche côtière encore très artisanale. Le contexte budgétaire contraint n'exclut toutefois pas des opportunités de coopération, notamment avec la France, tandis que le Kenya s'impose comme un acteur clef des initiatives internationales sur les enjeux climat-océan, en vue de UNOC-3.

Une géographie favorable au développement de l'économie bleue, identifiée comme un vecteur de croissance pour le Kenya

Le Kenya affiche une mobilisation politique ambitieuse en faveur de l'économie bleue, perçue depuis plusieurs années comme un levier stratégique de croissance, et participe activement aux discussions internationales sur le sujet. L'économie bleue est intégrée à la stratégie de développement nationale, Vision 2030, et a adopté une stratégie nationale (2023-27) adoptée en février 2023. Le Kenya devrait participer à **UNOC-3**, tandis que le pays envisage d'organiser en 2026 une conférence sur les océans *Our Ocean Conference*, avec un soutien privé américain. Le Kenya envisage de ratifier le traité BBNJ (protection de la haute mer). Pays hôte du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), le Kenya cherche à s'affirmer comme capitale onusienne de l'environnement et a accueilli en 2023 la troisième session des négociations sur le traité plastique et s'est porté candidat à son secrétariat. Malgré une gestion des déchets insuffisante, le Kenya affiche une ambition politique forte contre la pollution plastique, avec des interdictions nationales³ et une production plastique inférieure à la moyenne mondiale. Le pays a rejoint la *High Ambition Coalition to End Plastic Pollution* en septembre 2024. Le pays est aussi signataire du *Port State Measures Agreement* (PSMA) et pourrait être un relais utile auprès des autres Etats de la région non ratifiants (Tanzanie et Comores). Le Kenya, bien que non signataire de la déclaration *Calling for a Partnership for the Deep Sea*⁴, est membre de l'Autorité Internationale des Fonds Marins (AIFM) et du Groupe des États africains, stratégique pour l'obtention du moratoire, et pourrait y adhérer.

Le Kenya a créé un ministère des Mines, de l'Économie Bleue et des Affaires Maritimes en 2022, responsable de l'aquaculture, de la pêche et du transport maritime via la *Kenya Maritime Authority*, (KMA), tandis que d'autres ministères et agences⁵ supervisent le tourisme côtier, la protection des littoraux et des mangroves, les infrastructures portuaires et la protection des ressources naturelles.

Le Kenya développe les secteurs économiques en lien avec les zones côtières et lacustres. La pêche représente environ 0,5 % du PIB du Kenya, employant plus de 60 000 pêcheurs et 1,2 million de personnes au total ; l'aquaculture en mobilise 49 000. Malgré une côte riche en ressources, la production reste dominée par la pêche dans les lacs (70 %), notamment le lac Victoria, et l'aquaculture (12,6 %). Face à l'insécurité alimentaire, l'aquaculture-pêche est soutenue par des stratégies nationales (Vision 2030) et des programmes tels que *l'Aquaculture Business Development Programme* (2017–2026), cofinancé à hauteur de 144,5 MUSD par le FIDA. Le tourisme balnéaire, avec 65 % des touristes étrangers effectuant un séjour sur la côte, est aussi un secteur vital pour le Kenya.

Le port de Mombasa, principal hub commercial d'Afrique de l'Est, a vu son trafic augmenter de 22,3 Mt en 2013 à 41,1 Mt en 2024⁶, malgré des défis organisationnels affectant les coûts logistiques et les délais. La compagnie maritime CMA-CGM est bien présente sur le trafic via ce port, en troisième position après Maersk

² Le pays dispose de 536 km de côte, d'une ZEE de 113 833 km² (hors zone contestée avec la Somalie), ainsi que d'importantes ressources en eaux intérieures (rivières Tana et Turkwel, le lac Victoria et les lacs de la Vallée du Rift - Naivasha, Nakuru, Baringo).

³ Interdiction des sacs plastiques en 2018 et de certains plastiques à usage unique en 2020.

⁴ Cette déclaration de 24 États s'engage pour la protection de l'océan, le soutien à la Convention des Nations unies, la participation aux négociations de l'AIFM, l'opposition à l'exploitation sans règlement adéquat et l'insuffisance des connaissances scientifiques pour l'exploitation des grands fonds marins.

⁵ Via l'agence, *Kenya Marine and Fisheries Research Institute* (KMFRI), pour ce qui est de la recherche.

⁶ Les importations représentant près de 85 % de ce trafic.

et MSC. Initié en 2012, le projet du port de Lamu point d'entrée du corridor LAPSSSET (Lamu - Soudan du Sud – Éthiopie) reste largement sous-utilisé avec trois quais achevés en 2021 (pour 450 M USD, sur 32 prévus) et une activité limitée au transbordement.

Protection d'un environnement marin et lacustre fragile et menacé

Le Kenya protège 9,9 % de ses eaux territoriales à travers cinq parcs nationaux marins, trois parcs nationaux insulaires et deux sanctuaires gérés par Kenya Wildlife Service (KWS). Aussi, des projets de réserves marines communautaires sont en développement sur le modèle des réserves (*conservancies*) terrestres. Depuis la COP 15 Biodiversité, le pays soutient l'objectif de 30 % d'aires terrestres et maritimes protégées d'ici 2030.

Des ressources surexploitées et des eaux continentales dégradées. La pêche artisanale surexploite les zones côtières de la ZEE autour de Mombasa, Malindi et Lamu, tandis que la pollution, notamment plastique, reste un défi majeur, avec seulement 18 % des emballages plastiques collectés et 15 % recyclés. La pollution des eaux intérieures (les lacs Victoria et Naivasha), résulte du mauvais traitement des déchets, à l'usage d'engrais couplé à l'érosion des sols, entraînant une dégradation de la qualité de l'eau et la prolifération de plantes invasives.

Certaines activités économiques, comme le transport maritime, l'expansion portuaire et le tourisme, dégradent les milieux naturels côtiers et lacustres, entraînant des risques de pollution, une déforestation des mangroves, ainsi qu'une détérioration de la qualité de l'eau et des coraux.

Un soutien des bailleurs, dont la France, mais des défis demeurent pour concrétiser les ambitions d'investissements privés dans le secteur

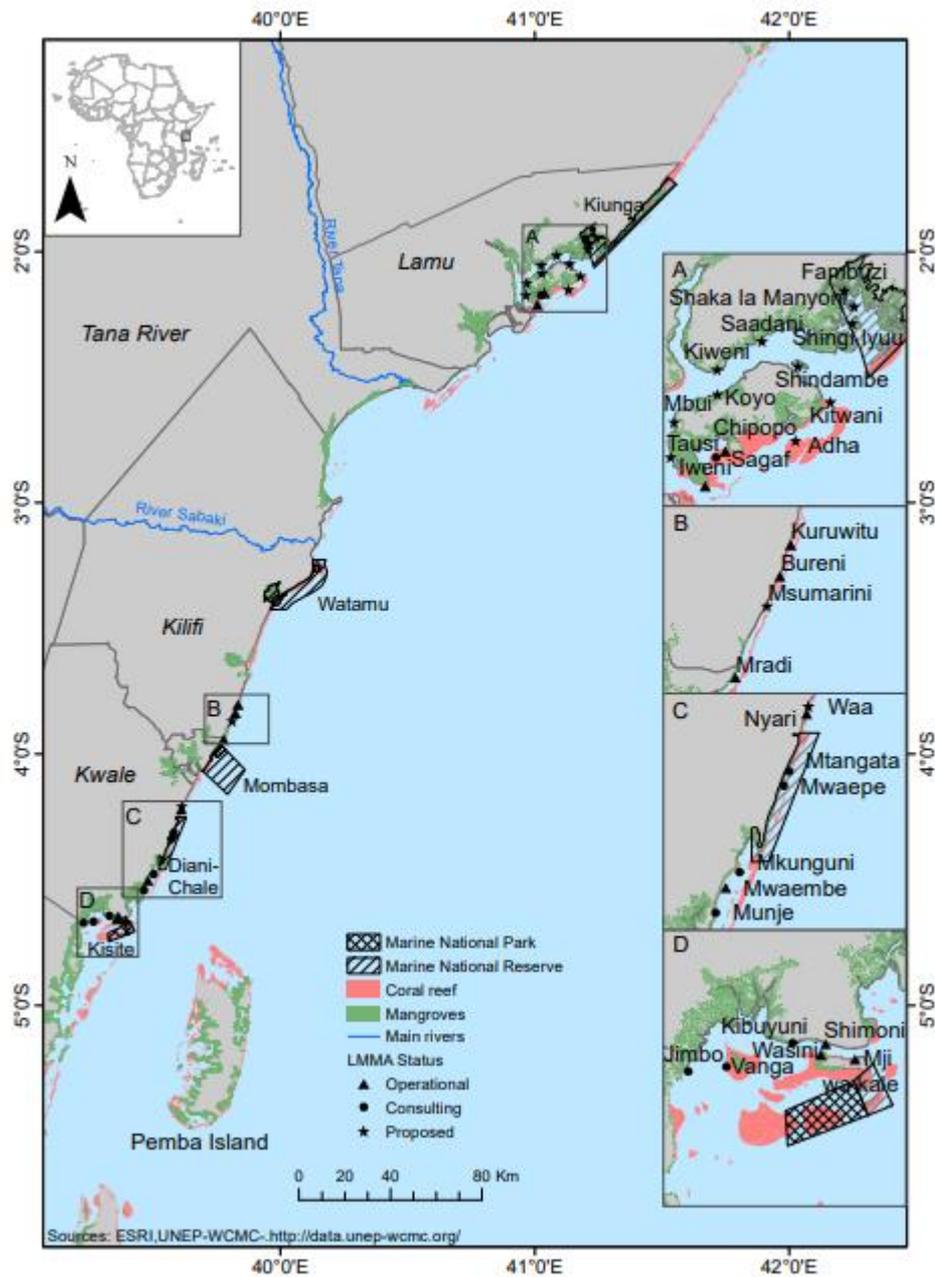
Le secteur de l'économie bleue bénéficie progressivement du soutien des bailleurs multilatéraux et bilatéraux. La France a financé plusieurs projets en lien avec l'économie bleue au Kenya, comme le soutien du MEAE au projet Mikoko (2019-2021) pour réhabiliter les mangroves à Lamu, et le financement de l'AFD de 417 000 EUR (2025-2028) à Globice Réunion pour protéger les cétacés en lien avec la *Watamu Marine Association*. L'OFB est impliqué dans le projet NoCaMo via le FFEM pour améliorer la gestion des aires marines protégées via la planification spatiale. Expertise France participe au *Sustainable Western Indian Ocean Programme* (SWIOP) (58 MEUR, 2025-2029) et au programme *Go Blue* (24,75 M EUR, 2021-2024) de l'UE pour soutenir l'économie bleue et renforcer les capacités des services côtiers, avec notamment un ETI qui fut déployé auprès du *Kenya Coast Guard Services* pour renforcer la coopération entre les agences maritimes kényanes et les communautés locales.

La 4e édition du Mombasa Ocean Festival (7-10 mai 2025), organisé conjointement par l'Ambassade de France, l'Alliance Française de Mombasa, l'UE, l'Allemagne et le Costa Rica, a mis en avant les liens climat-océan et les enjeux de l'UNOC, en valorisant les efforts franco-kényans en la matière.

D'autres pistes de collaborations en matière de protection de la biodiversité marine et des écosystèmes côtiers pourraient se développer avec le secteur privé français, notamment via des bureaux d'études déjà présents au Kenya (Créocéan, BRIngénierie, Egis) et des projets comme celui de Hummingbirds qui codéveloppe un projet de carbone « bleu » en lien avec la préservation des mangroves dans le comté de Kwale.

Les investissements privés, restent limités, en raison des contraintes réglementaires et d'un climat des affaires difficile. La perspective d'une mise en concession (partielle) du port de Mombasa serait structurante et pourrait intéresser de nombreux acteurs internationaux de premier plan.

Annexe : Zones marines protégées du Kenya et aires de conservation informelles



Source : [Western Indian Ocean \(WIO\), Marine Protected Areas \(MPA\) Outlook, UNEP, 2021](#)

Communauté d'Afrique de l'Est – Tanzanie

Par le SE de Dar Es Salam



L'économie bleue en Tanzanie

La Tanzanie possède d'importantes ressources lacustres et maritimes. Elle est le seul pays de la région à border les trois grands lacs (Victoria, Tanganyika et Nyasa ou Malawi). La Tanzanie est un pays traditionnellement orienté vers la côte grâce à sa capitale économique Dar es Salaam. Le littoral de 1 424 km et Zanzibar ont historiquement contribué au développement économique et culturel du pays. La Présidente Samia Suluhu Hassan a défini l'économie bleue comme une priorité dans son premier discours sur l'état de la nation en 2021. Les efforts engagés visent à permettre une utilisation durable de ses ressources marines, lacustres et littorales. En ce sens, le pays pourrait devenir un leader de l'économie bleue au cours des prochaines années.

Le développement de l'économie bleue est une priorité de la Tanzanie afin de lui permettre de valoriser ses nombreuses ressources

La Tanzanie souhaite développer l'économie bleue pour accélérer sa croissance. En 2024, la Tanzanie s'est dotée d'une stratégie nationale (*National Blue Economy Policy for 2024*) pour tirer profit de ses 242 000 km² de zone économique exclusive (71e rang mondial). Cette stratégie entend valoriser les ressources marines de manière durable et inclusive. Le secteur est particulièrement important pour l'économie puisque 6 millions de personnes vivaient de l'économie bleue dont 60 % de femmes⁷. Le secteur de la pêche emploie près de 4 millions de personnes et contribue à environ 5 % du PIB du pays⁸. Toutefois, l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) estime que la Tanzanie manque d'une stratégie globale cohérente et d'un plan de gestion des ressources aquatiques.

La Tanzanie est très impliquée sur l'UNOC-3. Le pays fait partie des 90 Etats ayant participé à la consultation des parties prenantes pour la préparation du sommet. Plusieurs organisations de la société civile ont également apporté leurs contributions. Il existe, en Tanzanie, une volonté politique de promouvoir l'économie bleue à l'échelle mondiale comme l'atteste l'organisation du 8^e Sommet des Ministres de la pêche des pays ACP qui s'est tenu à Dar es Salaam en septembre 2024.

Plusieurs ministères tanzaniens sont concernés par le développement de l'économie bleue. Il s'agit notamment du Ministère de l'eau, du Ministère des ressources naturelles et du tourisme et du Ministère de l'élevage et de la pêche. De nombreuses agences publiques couvrent les différents secteurs de l'économie bleue. Cette dispersion des compétences ne favorise en revanche pas l'adoption d'un cadre commun et d'une stratégie cohérente entre les institutions.

L'économie bleue est particulièrement importante pour l'archipel de Zanzibar. En 2022, le secteur économique relevant de l'océan y a employé 29%⁹ de la main d'œuvre et contribué à 37 % de son PIB¹⁰.

Le gouvernement de Zanzibar s'engage dans le développement de l'économie bleue à laquelle il consacre 80 MUSD du budget 2025/2026. De nouvelles mesures gouvernementales incitent à développer les industries marines notamment le tourisme marin et la transformation des produits de la mer. Le ministère des finances a annoncé vouloir investir dans les infrastructures de plages et le transport maritime (taxis de mer). Le tourisme de Zanzibar quasiment exclusivement porté par les stations balnéaires représente 29%¹¹ du PIB de l'archipel. Quant à la pêche, elle représente 25,1% du secteur primaire de Zanzibar soit 4 à 5% du PIB et emploie 100 000 personnes ce qui permet à un tiers de la population de l'archipel de subvenir à ses besoins¹². En novembre 2020, le Gouvernement révolutionnaire de Zanzibar a inauguré un Ministère de l'économie bleue et de la pêche.

Les ports maritimes jouent un rôle déterminant dans l'économie du pays en fournissant un accès stratégique à la mer pour les pays enclavés voisins (RDC, Zambie, Rwanda, Burundi, Malawi et Ouganda). Le port de Dar es Salaam est le principal port du pays puisqu'il concentre près de 95% du trafic total de marchandises. En 2024, plus

⁷ Rapport annuel de la Bank of Tanzania (BoT 2024)

⁸Tanzania Blue Economy Finance Project-EIB

⁹ Rapport ETI auprès du Ministère de l'économie bleue et de la pêche de Zanzibar

¹⁰ Données AFD

¹¹ Rapport annuel de la Bank of Tanzania (BoT 2024)

¹² Ministère de l'économie bleue et de la pêche de Zanzibar

de 18 millions de tonnes de marchandises ont transité par ses quais, principalement par son terminal 2 exploité par la société indienne *Adani*, ce qui en fait le 2ème port d'Afrique de l'Est (derrière Mombasa au Kenya) en termes de volume de marchandises traitées. Par ailleurs, le port de Tanga (nord du pays) dont les revenus ont augmenté de 30%¹³ en 2024 monte en puissance. Il se situe au débouché du futur oléoduc EACOP (*TotalEnergies*) qui acheminera le pétrole extrait du Lac Albert en Ouganda et accueillera le terminal pétrolier d'exportation du brut.

Concernant Zanzibar, le budget 2025/2026 prévoit une enveloppe de 181 MUSD pour le développement des infrastructures notamment maritimes. L'un des principaux projets est la construction du port de Mangapwani (Nord-Ouest). Alors que l'actuel port de Malindi exploité par l'entreprise *Africa Global Logistics (AGL)*, au cœur de la principale ville Stone-Town, semble trop petit pour accueillir les bateaux cargos, aussi un nouveau port est actuellement en construction au nord de l'île d'Unguja.

L'armateur CMA CGM opère dans les ports de Dar es Salaam, Tanga, Mtwara et Zanzibar et a ouvert un service de flux conteneurisé sur l'île de Pemba en septembre 2024.

La fragilité des écosystèmes marins nécessite une protection renforcée

L'environnement tanzanien reste vulnérable face aux conséquences du réchauffement climatique. La croissance démographique sur les zones côtières a contribué à une dégradation de l'environnement. L'augmentation de l'effort de pêche et l'utilisation de pratiques illégales de pêche détruisent les écosystèmes marins. Par ailleurs, la pollution est aussi très importante en l'absence de système de gestion des déchets efficace. Cette fragilité est exacerbée par un manque de connaissances sur l'état des ressources. La Tanzanie et Zanzibar disposent d'agences publiques de recherche maritime (TAFIRI et ZAFIRI) aux moyens limités. A Zanzibar, l'aquaculture est menacée. La culture d'algues (12 000 tonnes en 2023), qui représente 17,8 %¹⁴ des exportations zanzibarites et emploie 73 % de femmes, doit faire face à l'apparition de nouveaux parasites qui réduisent la productivité favorisée par le réchauffement de l'eau.

Les aires marines protégées couvrent 5 576 km² soit 2,31 % du littoral. Une étude réalisée par l'Institut de recherche pour le développement (IRD) confirme que les aires protégées apportent des bénéfices sociaux et économiques pour les tanzaniens vivant sur le littoral.

La Tanzanie reçoit un important soutien des bailleurs internationaux

La Tanzanie, bénéficie de la stratégie de la France pour l'économie bleue dans l'océan Indien. L'Ambassade de France en Tanzanie a déjà soutenu deux projets liés à l'Économie bleue. Le premier est mis en œuvre par le *Tanzania Forest Conservation Group (TFCG)* qui encourage l'éducation environnementale et la protection de la biodiversité le long des forêts côtières. Le second, appelé « *Plastiki yako mazingira yetu* », est mis en œuvre par l'ONG *Nipe Fagio* qui œuvre pour une diminution des déchets sur les côtes. Quant à l'AFD, elle met en œuvre sa Stratégie Océan en Tanzanie en finançant, par exemple, le projet *AquaCoco* lié aux efforts d'aquaculture et de conservation avec l'UICN. L'AFD en collaboration avec *Tanzania Forest Services (TFS)* a mené un projet de reboisement des mangroves dans les zones de Kilwa et Rufiji pour un montant de 40 MUSD. La Présidente tanzanienne a participé au *One Ocean summit* de Brest en 2022 ce qui a permis de renforcer la relation bilatérale sur le sujet de l'économie bleue.

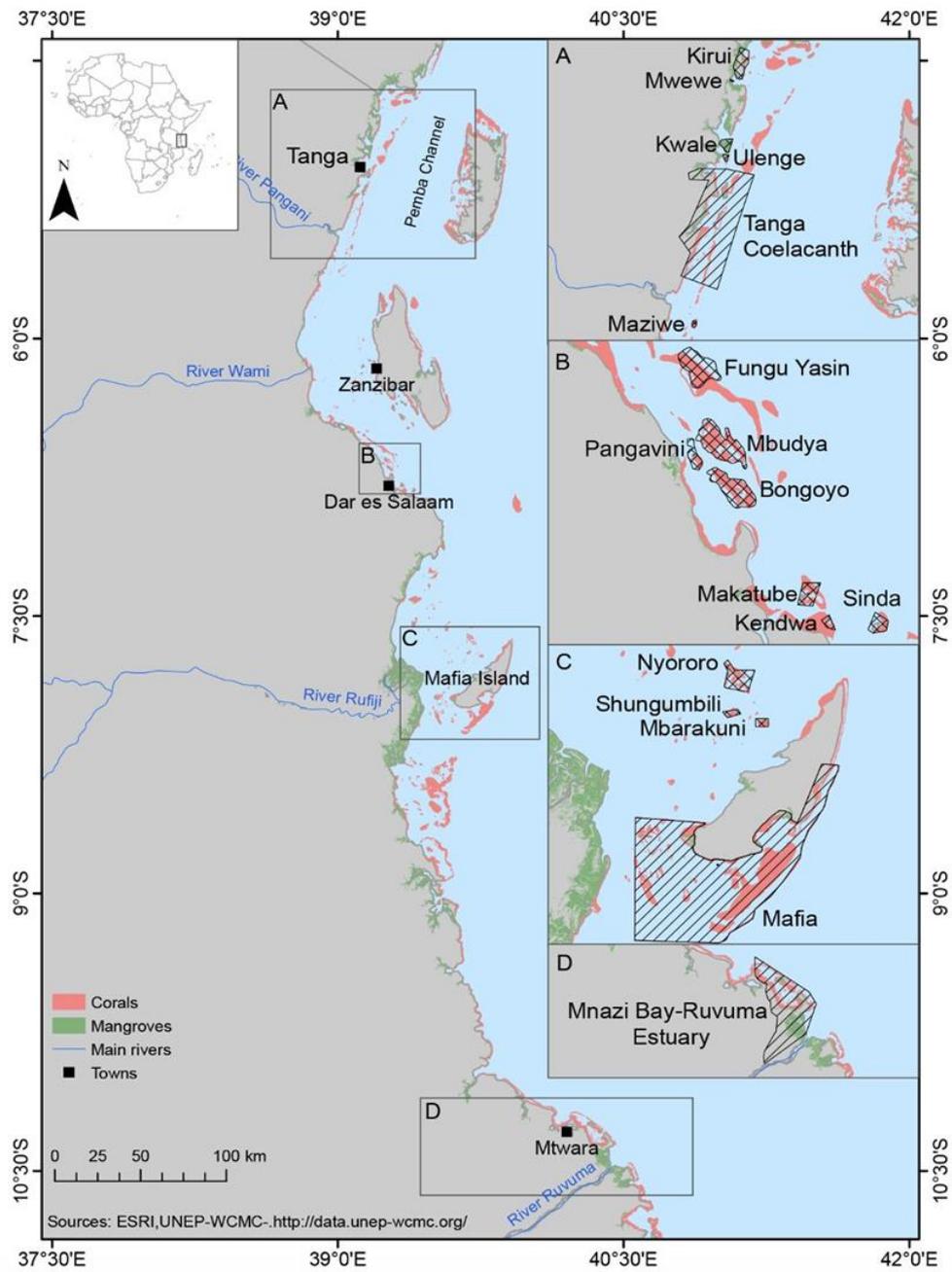
L'Union européenne soutient activement le développement de l'économie bleue en Tanzanie à travers de nombreux projets. Dans le cadre de sa stratégie *Global Gateway*, en 2022 l'Union européenne a accordé 2 paquets de subventions d'un montant de 180 MEUR puis de 166 MEUR spécialement destinés à l'économie bleue. Par ailleurs, en 2024, la Banque Européenne d'Investissement (EIB) dont la Tanzanie est le premier bénéficiaire en Afrique a accordé 350 MEUR de lignes de crédit. Cet appui financier vise à soutenir l'entrepreneuriat des femmes et l'économie bleue. Le programme a déjà bénéficié à plus de 900 PME et coopératives de l'économie bleue de Zanzibar. L'approvisionnement en eau et assainissement du lac Victoria, la sécurisation de l'approvisionnement en eau à Zanzibar et la gestion des déchets plastiques à Tanga sont des exemples de projets financés par l'EIB.

Enfin, la Banque mondiale est également un bailleur important pour le secteur de l'économie bleue en Tanzanie. Le projet *TASFAM (Tanzania Scaling-up Sustainable Marine Fisheries and Aquaculture Management)* alloue 112 MUSD provenant des ressources IDA dont 39 MUSD pour Zanzibar. Il fait suite au programme *SWIOFISH* qui s'est terminé début 2022.

¹³ Données Tanzania Ports Authority (TPA)

¹⁴ Ministère de l'économie bleue et de la pêche de Zanzibar

Annexe : Zones marines protégées de Tanzanie et aires de conservation informelles



Source: [Western Indian Ocean \(WIO\), Marine Protected Areas \(MPA\) Outlook, UNEP, 2021](#)

Indicateurs régionaux : Afrique de l'Est

Indicateurs Pays	Burundi	Kenya	Ouganda	Rwanda	Sud Soudan	Tanzanie
Population (M hab.) BM2023	13,7	55,3	48,7	13,9	11,5	66,6
Croissance démographique (%) BM2023	2,7	2,0	2,8	2,2	4,1	2,9
Doing Business (classement) 2020	166	56	116	38	185	141
Rang Indice de corruption - Transparency international 2023	162	126	141	49	177	87
Macroéconomie						
PIB (Mds USD) FMI 2024	4,7	120,9	56,5	14,3	5,4	80,2
PIB par habitant (USD) FMI 2024	355	2 305	1 211	1 029	351	1 229
Croissance du PIB réel (%) FMI 2024	3,5	4,5	6,3	8,9	-27,6	5,4
Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI 2024	20,2	4,5	3,3	4,8	128,4	3,2
Finances Publiques						
Solde budgétaire, dons compris (% PIB) FMI 2024	-7,4	-5,7	-4,9	-5,0	7,9	-3,6
Dette publique (% PIB) FMI 2024	43,2	65,6	51,8	67,2	54,3	48,2
Dette publique extérieure (% PIB) FMI - REO2024	19,9	33,3	26,5	61,2	-	29,9
Echanges						
Balance des biens (% PIB) CNUCED 2023	-20,1%	-9,4%	-10,6%	-9,9%	-6,5%	-8,1%
<i>Exportation française vers (MEUR) Douanes françaises2024</i>	10,3	162,8	48,8	33,0	0,0	66,7
<i>Importation française depuis (MEUR) Douanes françaises2024</i>	2,8	125,7	26,6	4,3	0,0	36,5
Balance courante (% PIB) FMI 2024	-13,6	-3,7	-7,3	-12,7	1,2	-3,1
Transferts de la diaspora (% PIB) BM 2022	1,6	3,6	2,5	3,6	1,3	0,8
Réserves de change (mois d'import) FMI - REO2025	0,9	5,0	3,0	3,7	2,0	4,2
Développement						
IDH BM 2022	0,42	0,60	0,55	0,55	0,38	0,53
Espérance de vie à la naissance BM 2021	61,7	61,4	62,7	66,1	55,0	66,2
Taux de pauvreté (<1,90 USD/jours, %) BM*	65,1	29,4	42,2	52,0	67,3	44,9
Emissions de CO ² par habitant (kg) BM 2020	58	374	128	105	164	234
Notation Dette Souveraine						
S&P	-	B-	B-	B+	-	-
Moody's	-	Caa1	B3	B2	-	B1
Fitch	-	B-	B+	B+	-	B+
Politique Monétaire						
Taux directeur*	-	10,00	9,75	6,50	-	6,00

*Dernière donnée disponible

❖ Corne de l'Afrique – Djibouti

Par le SE d'Addis Abeba



L'économie bleue à Djibouti

Malgré sa position géographique stratégique au carrefour de routes maritimes majeures reliant l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Asie, Djibouti peine à structurer une véritable stratégie d'économie bleue. Si les activités portuaires et logistiques constituent le cœur de son économie, les autres segments, notamment la pêche, l'aquaculture ou le tourisme côtier, restent peu développés et largement artisanaux. Dans un contexte de contrainte budgétaire, des partenariats ciblés, notamment avec la France, accompagnent la montée en compétence du pays. Djibouti affiche par ailleurs une volonté croissante de s'affirmer sur les enjeux liés à l'océan, en particulier dans le cadre de la gouvernance de la mer Rouge et de la conférence UNOC-3.

Une économie tournée vers le commerce maritime, qui fait de Djibouti un acteur important dans le développement de l'économie bleue

Djibouti est un petit pays côtier de la Corne de l'Afrique, avec un littoral de 372 km et une zone économique exclusive de 7 200 km². Près de 85 % de la population djiboutienne habite en zone côtière. Son économie dépend largement de son secteur des services (76,9 % du PIB en 2023¹⁵), lié à la position stratégique de son port en eau profonde à l'intersection de la mer Rouge et du golfe d'Aden.

Le sujet de l'économie bleue a émergé récemment à Djibouti, avec le développement d'une Stratégie Nationale pour l'Economie Bleue en 2023, s'inscrivant dans la continuité dans la stratégie régionale de l'Autorité Intergouvernementale pour le développement (IGAD) pour l'économie bleue. L'Observatoire régional de recherche sur l'environnement et le climat a été inauguré en 2022 à Djibouti, avec le soutien de l'Agence internationale de l'énergie atomique.

En amont de la conférence UNOC-3, le pays a signé le 9 mai 2025 le traité *Biodiversity Beyond Nation Jurisdiction (BBNJ)* visant à protéger la biodiversité marine dans les zones situées au-delà des juridictions nationales. Djibouti dispose d'une législation portant interdiction d'importation et de commercialisation des sacs plastiques non-biodégradables non produits en République de Djibouti. **Djibouti est par ailleurs engagé dans de nombreux accords internationaux** : Djibouti a ratifié trois conventions de Rio (Convention sur la diversité biologique en 1994, Convention cadre des Nations-Unies sur le changement climatique en 1995, Convention des Nations Unies sur la lutte contre la désertification en 1994). Il a adhéré à l'Accord sur les mesures du ressort de l'Etat du port¹⁶ en 2018 afin de lutter contre la pêche illégale et assurer une gestion durable des ressources halieutiques. Djibouti est également membre de l'Autorité Internationale des Fonds Marins, organisation intergouvernementale chargée d'organiser et de contrôler les activités relatives aux ressources minérales des fonds marins situés au-delà des limites de la juridiction nationale. Djibouti est membre, aux côtés de six autres pays¹⁷, de l'Organisation régionale pour la conservation de l'environnement de la mer Rouge et du golfe d'Aden, créée en 1995 pour coordonner les efforts de protection et de gestion durable des écosystèmes marins et côtiers.

Le **ministère de l'Environnement et du Développement Durable** est en charge de la gouvernance de l'économie bleue. Il pilote la stratégie nationale, notamment par la mise en place d'une plateforme de coordination réunissant de nombreux acteurs, dont les ministères des Transports, de l'Economie et des Finances, de la Pêche, de l'Énergie, ainsi que des représentants du secteur privé, des universités et de la société civile.

Djibouti dispose d'un réseau portuaire stratégique. Le port de Djibouti gère principalement les produits pétroliers et le commerce avec l'Éthiopie. Le terminal à conteneurs de Doraleh, en eau profonde, accueille de très grands navires pour le trafic conteneurisé. Le port polyvalent de Doraleh traite le vrac et les véhicules. Le **terminal Horizon**, également situé dans le port de Doraleh, stocke et distribue des produits pétroliers, en particulier vers l'Éthiopie. **Tadjourah** est dédié à la potasse, **Goubet** au sel et aux minerais, et **Damerjog**, encore

¹⁵ Banque Mondiale, Djibouti Economic Monitor 2024

¹⁶ Traité international juridiquement contraignant adopté par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture

¹⁷ Arabie saoudite, Égypte, Jordanie, Soudan, Yémen et Somalie

en développement, associera terminal pétrolier et zone industrielle. Ces ports font de Djibouti un hub maritime régional. Le **terminal de Doraleh a traité 1 million d'Equivalent Vingt Pied en 2024. CMA-CGM y assure l'essentiel du volume.** Malgré les tensions en mer Rouge, les ports restent performants grâce aux « feeders », petits navires relais assurant le transbordement en provenance de pays tiers et restent confrontés aux phénomènes d'engorgement. Face à cette pression croissante, des extensions sont envisagées, tant sur les jetées qu'au niveau des installations terrestres.

Les autres activités liées à l'économie bleue sont très limitées à Djibouti : le secteur de la pêche représentait environ 0,2 % du PIB national¹⁸ quand le tourisme, pourtant au cœur de la stratégie Vision 2035, représentait 3 % du PIB en 2023.

Des tentatives de protection des zones côtières

L'économie djiboutienne repose principalement sur le transport maritime, soutenu par d'importants investissements en infrastructures, la plupart gagnées sur la mer, entraînant des **risques environnementaux pour les écosystèmes marins**. Pour y répondre, le gouvernement a mis en place des mesures de protection dès 1972, avec la création **d'aires marines protégées**. Un décret de 1985 y interdit la collecte de coraux, de coquillages et la pêche artisanale à la ligne. En 2023, l'accès aux zones de migration des requins-baleines a également été réglementé.

Les zones côtières de Djibouti restent largement menacées, notamment par la pêche illégale. Selon l'indice de risque de pêche illicite, non déclarée et non réglementée, le pays se classe au 19^e rang sur 24 dans la région de l'océan Indien en 2023, ce qui met en évidence des lacunes dans la surveillance et la répression des prises illicites. Les mangroves, essentielles contre l'érosion et pour les pêcheries artisanales (zones de nourriture et reproduction des poissons), restent dégradées malgré les efforts de restauration en raison des prélèvements illégaux de bois et de la production de sel. Parallèlement, **l'érosion côtière s'accélère sous l'effet de la montée du niveau de la mer et des émondages incontrôlés**. La Banque mondiale prévoit un recul de la ligne de côte de 0,22 mètre d'ici 2050¹⁹ à Djibouti, exposant plusieurs zones urbaines basses à un risque accru d'inondations et fragilisant les habitats littoraux.

L'économie bleue n'est pas au cœur des interventions des bailleurs

L'économie bleue ne fait pas l'objet d'une attention accrue des bailleurs. Récemment, seul le PNUD a mis en œuvre un projet de 2018 à 2025 de renforcement **du système national d'AMP à Djibouti**, qui a permis la création de trois nouvelles aires tout en améliorant la gestion de celles déjà existantes, et a créé un dialogue entre toutes les parties prenantes pour les sensibiliser à la protection de la biodiversité marine.

Le soutien des bailleurs actifs à Djibouti se concentre en particulier sur le secteur de l'assainissement. Alors que seul 16 à 25 % de la population seraient directement reliés à des infrastructures d'assainissement formelles, notamment des réseaux d'égouts et des stations de traitement, l'Union européenne et l'AFD représentent les principaux acteurs sur ce secteur avec un total d'engagement de 140 MEUR depuis 10 ans pour financer l'extension et la réhabilitation du réseau d'assainissement.

Les investissements privés restent modestes en raison d'un climat des affaires peu favorable. Les entreprises françaises, comme Vinci et Veolia, sont actives dans le secteur de l'assainissement, mais interviennent principalement sur financements de bailleurs internationaux. Les contraintes budgétaires de Djibouti et les arriérés de paiement freinent les contrats directs avec l'État.

¹⁸ Banque africaine de développement (2023) Rapport pays 2023 - Djibouti

¹⁹ Banque Mondiale, Profil pays sur le risque climatique de Djibouti 2023

Annexe : Zones marines et terrestres protégées de Djibouti



Source : [Protected Planet](#)

Corne de l'Afrique – Érythrée

Par le SE d'Addis-Abeba



L'économie bleue en Érythrée

Avec plus de 3 000 km de côtes le long de la mer Rouge, l'Érythrée dispose d'un important potentiel en matière d'économie bleue. Les activités concernées, telles que la pêche, le tourisme côtier ou la gestion portuaire, restent peu développées, faiblement coordonnées et freinées par un manque d'infrastructures, de capacités techniques et de pilotage stratégique. À ce jour, le pays ne s'est pas doté d'une stratégie nationale dédiée. Malgré son importante façade maritime, l'Érythrée reste en marge des grandes initiatives internationales portées par UNOC-3, notamment en matière de gouvernance des océans ou de protection de la biodiversité marine.

Une économie bleue peu développée, malgré un potentiel important

Pays côtier de la Corne de l'Afrique, l'Érythrée dispose d'un potentiel maritime important, mais se heurte à des conditions climatiques arides et à une disponibilité limitée en eau douce. Avec 3 300 km de côtes le long de la mer Rouge (1350 Km de littoral continental et 1950 Km de littoral insulaire), le pays occupe une position géostratégique au croisement de grandes routes maritimes, notamment via le détroit de Bab El Mandeb. En outre, le pays est doté de 356 îles de petites et moyennes tailles dont les archipels de Dahlak Kebir et Hawakil. L'Érythrée possède également deux ports principaux à Massawa et Assab. D'après le ministère érythréen des Ressources Marines, les eaux territoriales représentent 55 000 km², tandis que les bassins versants vers les côtes représentent 44 000 km²⁰. Toutefois, les sécheresses récurrentes qui surviennent tous les 5 à 7 ans²¹ et l'accès limité à l'eau potable compliquent la mise en œuvre de politiques intégrées en matière d'économie bleue, y compris dans le domaine maritime.

À ce jour, l'Érythrée ne s'est pas dotée d'une stratégie nationale dédiée à l'économie bleue. Contrairement à ses voisins engagés dans une démarche de valorisation de leurs ressources aquatiques, le pays n'a défini ni stratégie ni feuille de route permettant de coordonner les actions dans ce domaine. Les initiatives existantes restent limitées à certains secteurs traités séparément.

Le secteur marin est placé sous la tutelle du ministère des Ressources Marines qui est mandaté pour veiller sur la conservation de la biodiversité marine, promouvoir les pratiques de pêches durables et améliorer le mode de vie des communautés dépendantes de l'écosystème marin. A cet effet, un parc national marin (Dahlak Kebir) a été créé, avec des pratiques de pêche règlementées.

En 2022, l'Érythrée a également développé une stratégie nationale de développement de l'aquaculture et un plan de mise en œuvre applicable entre 2023 et 2027 visant à développer des activités d'aquaculture durables faisant l'usage des lignes côtières et des réservoirs internes du pays. Le tourisme côtier, est mentionné dans le plan national du tourisme (2000–2020), qui identifie plusieurs zones littorales, récifs et plages au potentiel attractif sur la mer Rouge (Beylul, Bera'Isola, Dahlak). Ce plan reste toutefois largement théorique, le pays étant encore peu ouvert au tourisme.

Le poids économique actuel des activités liées à l'économie bleue reste faible, avec des ressources sous-exploitées. Selon la stratégie nationale de développement de l'aquaculture et le plan de mise en œuvre (2023–2027), la pêche représente moins de 10 000 tonnes annuelles (dont 2000 tonnes issues de la pêche artisanales), bien en dessous d'un potentiel estimé à 80 000 tonnes par an. Ceci limite la contribution de la pêche au PIB érythréen à 3 %²². En outre, le gouvernement, a établi 330 réservoirs à l'intérieur du pays dont seulement 70 ont été approvisionnés de différentes espèces de poissons²³. Le gouvernement reste le plus grand fournisseur des intrants nécessaires pour les activités de pêche. D'autre part, l'exploitation du port de Massawa reste limitée malgré son potentiel. En effet, ce site pouvait accueillir jusqu'à 5 à 6 navires, avec une capacité de traitement de 27

²⁰ Ministry of Marine Resources (2023)

²¹ Anghesom Alemngus, Semere Amlesom, Joe L. Bovas, (2017) An overview of Eritrea's water resources.

²² National Aquaculture Development Strategy and Implementation Plan (2023–2027)

²³ National Aquaculture Development Strategy and Implementation Plan (2023–2027)

000 conteneurs en 2019²⁴. Néanmoins, les performances logistiques du pays restent très faibles. D'après l'Index de performance logistique de la Banque Mondiale, en 2018, l'Érythrée se situait à la 155^{ème} position sur 160 pays.

Par ailleurs, l'alignement du pays avec les priorités portées par UNOC-3 reste limité, bien que certains signaux d'ouverture soient observables. L'Érythrée n'a pas ratifié le traité international pour la protection de la haute mer et de la biodiversité marine relatif à la biodiversité marine en haute mer (BBNJ) et ne s'est pas engagée explicitement sur les objectifs 30x30 issus de l'Accord de Montréal. Néanmoins, en tant que membre de l'IGAD, l'Érythrée a approuvé la stratégie régionale sur l'économie bleue, témoignant d'un intérêt pour une approche concertée à l'échelle régionale.

La préservation des ressources bleues se heurte à des faiblesses opérationnelles et institutionnelles, retardant le développement d'une économie bleue

Bien que les volumes de pêche restent relativement faibles comparés au potentiel estimé, **l'absence de contrôle efficace sur les eaux érythréennes facilite les activités de pêche illégale**, notamment de la part de navires étrangers. Ces pratiques non réglementées menacent les stocks halieutiques locaux et affaiblissent les revenus potentiels des communautés vivant de la pêche artisanale. Par ailleurs, les écosystèmes marins et côtiers de l'Érythrée sont menacés par le réchauffement climatique, et la dégradation des habitats.

En outre, **le développement de l'économie bleue se heurte à des obstacles opérationnels et en matière de gouvernance.** S'agissant de la surveillance maritime ou de valorisation des ressources aquatiques, les capacités humaines et techniques sont assez faibles. La coordination intersectorielle est inexistante pour le développement d'une économie bleue, qui n'apparaît pas comme une priorité. L'information est par ailleurs insuffisante pour élaborer des politiques publiques fondées sur des données solides.

L'appui international en faveur de l'économie bleue en Érythrée demeure très modeste

En 2023, la Banque africaine de développement (BAD) a exprimé son intention de soutenir le pays dans le développement de l'aquaculture, de la pêche et de la valorisation des ressources marines, sans matérialisation concrète. Le FIDA met en œuvre un programme de développement des moyens de subsistance durables dans le secteur de la pêche qui sera mis en place sur la période 2024-2031 pour un montant total de 32,2 MUSD²⁵. L'objectif du programme est de renforcer le développement durable des ressources halieutiques et la protection des écosystèmes, d'accroître la résilience au changement climatique et améliorer les moyens de subsistance des bénéficiaires, en mettant l'accent sur la nutrition, les revenus et la sécurité alimentaire.

²⁴ D'après les données de la Banque Mondiale : <https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU?locations=ER>

²⁵ FIDA: Sustainable Fisheries Livelihoods Programme (2024-2031)

Corne de l'Afrique– Ethiopie

Par le SE d'Addis-Abeba



L'Économie bleue en Éthiopie

Si l'Éthiopie ne dispose plus d'accès à la mer depuis l'indépendance de l'Érythrée en 1993, le pays possède d'importantes ressources en eau qui lui vaut le surnom de « château d'eau de l'Afrique ». Or, ces ressources alimentent encore un potentiel largement sous-exploité dans des secteurs tels que la pêche, l'hydroélectricité, le transport fluvial, le tourisme lacustre ou encore l'exploitation des lacs salés. Faute d'investissements et d'un cadre institutionnel favorable, ces ressources, longtemps exploitées de manière informelle peinent à être pleinement valorisées. En 2023, l'Éthiopie a adopté une stratégie quinquennale de l'économie bleue qui vise à positionner le pays parmi les États non côtiers actifs dans le développement d'activités économiques durables fondées sur les ressources aquatiques.

Malgré son enclavement, l'Éthiopie mise sur l'économie bleue comme levier de diversification économique

Depuis 2018, l'Éthiopie amorce une réflexion sur l'économie bleue comme levier de diversification économique et de valorisation durable de ses ressources aquatiques. Si l'approche reste encore sectorielle, plusieurs initiatives dessinent un cadre émergent articulé autour de la formation maritime, de la pêche, de l'aquaculture, de l'extraction minérale et du tourisme lacustre²⁶. Avec plus de 20 lacs naturels²⁷, pas moins de 75 zones humides et des rivières qui s'étendent sur 7185 km²⁸, l'Éthiopie dispose d'un environnement propice au développement d'une économie bleue, mais ce secteur reste faiblement structuré. L'aquaculture, encore limitée à quelques étangs expérimentaux (Sebeta, Ziway, Guder), devrait connaître un essor avec l'établissement du Grand barrage de la renaissance qui offre un vaste plan d'eau stable et contrôlé. Par ailleurs, l'exploitation des ressources bleues progresse. Les lacs d'Abbe, Karum et Afrera dans la région Afar font l'objet d'activités d'extraction artisanale de sel. Enfin, l'économie bleue trouve un terrain d'application dans le secteur du tourisme avec des projets phares comme Gorgora, Koyisha ou Wonchi, axés sur la mise en valeur des écosystèmes lacustres par un éco-tourisme haut de gamme.

En Éthiopie, l'économie bleue est coordonnée par le ministère des Transports et de la Logistique. Un département dédié à l'économie bleue y a été institué, avec pour objectif de porter la contribution de l'économie au PIB à 5 %²⁹. Le principal organisme opérationnel est l'Ethiopian Maritime Affairs Authority (EMAA) fondée en 2007 et mandatée pour réguler le secteur maritime et logistique. Elle ambitionne de faire de l'Éthiopie l'un des 5 principaux pays fournisseurs de marins dans le monde d'ici 2030³⁰. **Concernant UNOC-3**, n'étant plus une nation maritime, l'Éthiopie n'est pas directement concernée par le traité sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale (BBNJ). Néanmoins, le pays est signataire de plusieurs conventions internationales pertinentes, dont celle des Nations Unies sur le droit de la mer (1982), ainsi que la stratégie sur l'économie bleue de l'IGAD. En outre, l'Éthiopie a accueilli la semaine de l'économie bleue en Afrique et la Journée africaine des mers et des océans en juillet 2024.

En 2023, l'Éthiopie a adopté une stratégie nationale de l'économie bleue (2023–2027) visant à positionner le pays parmi les États non côtiers actifs dans le développement d'activités économiques durables fondées sur les ressources aquatiques. Cette stratégie repose sur plusieurs objectifs sectoriels, outre la mise en place d'un cadre de gouvernance fonctionnel : i) le développement de la marine et de transports fluviaux et lacustres ; ii) développement de stratégies et d'infrastructures pour le tourisme dit « bleu » ; iii) renforcement des activités de pêche et d'aquaculture ; iv) expansion des activités minières et de l'hydroélectricité.

²⁶ Ces dernières années, plusieurs stratégies sectorielles étaient d'ores et déjà venues appuyer cette dynamique : plan décennal du tourisme durable (2015–2025) ; stratégie nationale pour le développement de l'aquaculture ; proclamation de 2003 sur la pêche.

²⁷ FAO, (2016) Aquastat Report, Country Profile – Ethiopia, <https://openknowledge.fao.org/items/a4e3d0fe-c17b-4bf6-998a-ce40c2a954c7>

²⁸ International Journal of Poultry and Fisheries societies, Review on the opportunities and constraints of fishery in Ethiopia, 2017 https://symbiosisonlinepublishing.com/poultry-fisheries-science/poultry-fisheries-science04.pdf?utm_source=chatgpt.com

²⁹ Ministry of Transport and Logistics, National Blue Economy Strategy of Ethiopia (2023-2027), <https://etmaritime.com/wp-content/uploads/2024/02/ethiopian-blue-economy-strategy.pdf>

³⁰ Ethiopian Maritime Authority. (s. d.). <https://etmaritime.com/index.php/about-us/>

Faute d'un système consolidé de collecte des données, le poids économique de l'économie bleue reste encore difficile à estimer en Éthiopie. Le tourisme international connaît une croissance soutenue. Il aurait généré près de 1,2 Md USD en 2022³¹. La pêche continentale, bien que dotée d'un fort potentiel, reste marginale dans l'économie nationale, avec une production moyenne d'environ 59 100 tonnes entre 2018 et 2020³². Enfin, les infrastructures portuaires se limitent aux ports secs et aux aménagements logistiques intérieurs. Si l'Éthiopie ne dispose pas d'infrastructures portuaires, le développement du transport fluvial et du fret multimodal figure parmi les objectifs de la stratégie nationale pour renforcer l'impact économique des activités liées à l'économie bleue.

La fragilité des écosystèmes et les limites en matière de gouvernance freinent le développement d'une économie bleue durable

Les écosystèmes aquatiques, bien que riches et variés, font face à de nombreuses pressions environnementales. L'intensification des usages (pêche, activités minières, tourisme) se conjugue à une gouvernance environnementale encore limitée. La pollution des lacs et rivières est aggravée par la présence d'espèces invasives, comme la jacinthe d'eau, qui perturbent l'écosystème.

Certaines activités économiques contribuent à la dégradation progressive des étendues d'eau. Faute de systèmes d'élimination des déchets adéquats, les brasseries, usines textiles et chimiques rejettent leurs déchets dans les lacs et rivières. Ce phénomène est particulièrement visible sur la rivière Akaki et les réservoirs d'Abasamuel et Koka, où une accumulation de métaux lourds a été observée. L'agriculture intensive, en particulier les exploitations horticoles en zone humide, contribue également à la pollution diffuse des milieux aquatiques par les produits chimiques. Les aménagements hydrauliques, la déforestation des berges ou encore l'exploitation minière³³ ont contribué à l'assèchement progressif de plusieurs étendues d'eau. Le lac Haramaya a totalement disparu, et le lac Abijata montre des signes alarmants de retrait. La surpêche artisanale, non régulée, exerce également une pression sur des espèces telles que le tilapia et le poisson-chat, qui représentent plus de 70 % des prises³⁴.

Le développement de l'économie bleue en Éthiopie fait face à de nombreux obstacles structurels. Contrairement à d'autres secteurs comme la santé ou l'agriculture, la recherche sur l'eau n'est pas institutionnalisée³⁵, freinant la formulation de politiques publiques fondées sur des données fiables. La gouvernance sectorielle fragmentée est un autre défi. La gestion de la pêche, par exemple, varie selon les régions, rendant difficile la centralisation de l'information.

L'économie bleue ne figure pas parmi les priorités d'intervention des bailleurs internationaux

A l'exception de quelques études, l'implication des bailleurs sur le soutien à l'économie bleue reste limitée. La GIZ a mené de 2015 à 2024, un projet de protection de la biodiversité et de la forêt dans deux régions éthiopiennes incluant des écosystèmes lacustres. Face aux contraintes budgétaires et au besoin d'investissement, le gouvernement entend mobiliser des PPP et autres instruments financiers (obligations vertes, dette-nature) pour mettre en œuvre sa stratégie nationale de l'économie bleue.

³¹ Development of tourism in Ethiopia. (s. d.). Worlddata.info. <https://www.worlddata.info/africa/ethiopia/tourism.php>

³² FAO Fisheries & Aquaculture. https://www.fao.org/fishery/statistics-query/en/global_production/global_production_quantity

³³ L'extraction de carbonate de sodium dans le lac Abijata perturbe son équilibre hydrique.

³⁴ Ibid.

³⁵ En Éthiopie, l'absence de recherche structurée sur l'eau freine sa valorisation, un enjeu central du 4^e objectif de la stratégie nationale sur l'économie bleue.

Annexe : Les lacs et les bassins versants en Éthiopie



Source: [Ethiopia Maps & Facts - World Atlas](#)

❖ Corne de l'Afrique – Soudan

Par le SER de Nairobi



L'économie bleue au Soudan

L'action en faveur du développement de l'économie bleue est encore embryonnaire au Soudan. L'impact de ce secteur se limite presque aux ports. Malgré des problèmes techniques et politiques, gravement affectant le trafic dans les six ports du pays, la contribution du secteur portuaire au PIB est estimée entre 20 % et 30 %. La production halieutique s'élève à moins de 0,4 % du PIB malgré des ressources importantes : zones humides couvrant 10 % du pays, 2000 km du Nil et un littoral de 853 km. La pêche se caractérise par des méthodes artisanales, tant dans les eaux douces que sur la côte de la mer Rouge. Le Soudan reste faiblement aligné sur les priorités stratégiques de l'UNOC-3. Faute d'engagement politique, la présence du pays au sein des organisations internationales est faible. Dans le même temps, l'action des bailleurs est marquée par des initiatives à petite échelle. Le suivi de l'état des écosystèmes marins est freiné par l'absence de capacités techniques de contrôle.

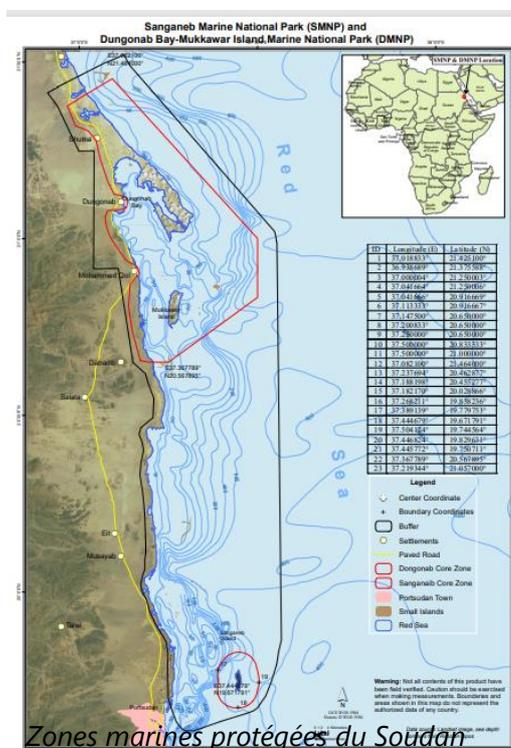
Une économie bleue encore marginale faute d'investissements et de volonté politique

L'économie bleue au Soudan reste largement sous-exploitée, malgré un important potentiel offert par des ressources maritimes et fluviales abondantes. A l'exception des ports maritimes, et en raison du manque de mobilisation politique et d'investissement, la contribution de l'économie bleue au PIB se limite quasiment à la pêche artisanale. Pourtant, le Soudan compte environ un million d'hectares de plans d'eau, dont le plus important est un tronçon de 2000 km du Nil et ses affluents (près de la moitié du bassin du Nil). Les zones humides couvrent 10 % du territoire. Le Soudan compte également 5 lacs naturels, en plus de 7 réservoirs artificiels formés à la suite de la construction de barrages, dont celui du haut barrage d'Egypte. Le pays dispose par ailleurs d'un littoral de 853 km sur la mer Rouge offrant de nombreuses opportunités d'investissement dans les domaines halieutique, de transport maritime et de tourisme.

Le Soudan a connu récemment une prise de conscience croissante de l'importance de l'économie bleue, accompagnée d'un engagement officiel accru en faveur du développement de ce secteur. Début 2023, dans le cadre d'une initiative régionale soutenue par l'IGAD, les autorités soudanaises ont élaboré la *National Strategy for the Blue Economy (2023-2027)*. Conçue comme une plateforme de coopération intersectorielle, elle a été signée par les ministères des Finances, de l'Irrigation, de l'Agriculture, des Transports et des Ressources animales. **Cependant, le Soudan reste faiblement aligné sur les priorités stratégiques de l'UNOC-3**, tant en matière d'engagements politiques qu'en capacité d'action opérationnelle. Concentré sur la crise interne liée à la guerre civile, il ne participe pas non plus aux négociations sur la biodiversité marine.

Le ministère des Ressources animales et de la Pêche est l'autorité en charge de la pêche et de l'aquaculture dans les eaux douces et territoriales. Le secteur des transports dépend de deux autorités relevant du ministère des Transports : la *Sudan Ports Corporation*, en charge des ports et transports maritimes, et la *River Ports Corporation*, dont relève le transport fluvial. Autrefois plus actif, le transport fluvial a aujourd'hui quasiment disparu, à l'exception de deux lignes : une pour le transport de passagers entre le Soudan et l'Égypte et l'autre pour le transport de marchandises entre le Soudan et le Soudan du Sud.

Alors que le potentiel de la pêche est estimé à plus de 110 000 tonnes par an, la production actuelle ne dépasse pas 37 000 tonnes, soit moins de 0,4 % du PIB. Ce secteur, largement dominé par les méthodes artisanales, emploie environ 14 000 personnes. La contribution de l'aquaculture reste marginale malgré des



Zones marines protégées du Soudan

Source: UNESCO

expérimentations de longue date. Sur les 136 espèces de poissons enregistrées, seules 20 sont exploitées. Le manque d'investissements, de planification adéquate et de personnel qualifié constitue un frein majeur au développement de cette industrie. Pourtant, la mer Rouge offre un potentiel important pour l'aquaculture notamment pour la production d'huîtres et de perles. La production halieutique y est actuellement de 3500 t/an, vendue pour l'essentiel à l'état frais, alors que la FAO estime à 10 000 tonnes le potentiel de la pêche artisanale dans la mer Rouge.

Le Soudan dispose de 6 ports, qui représentent la principale contribution de l'économie bleue dans le PIB. Le port de Port Soudan, premier du pays et infrastructure stratégique pour l'économie maritime, fait face depuis plusieurs années à de graves perturbations d'ordre politique et technique. Ces difficultés ont provoqué une chute du trafic portuaire qui affiche une tendance à la baisse, passant de 12,6 Mt en 2019 à 6,9 Mt en 2024. L'Etat de la Mer Rouge comprend également deux ports dédiés à l'exportation d'animaux vivants ainsi que trois ports pétroliers.

Le manque de capacités techniques freine le développement durable des ressources

Le Soudan ne dispose pas de stratégie spécifique en matière de protection de l'environnement marin. Les déchets plastiques, qu'ils soient d'origine côtière ou maritime, ne font l'objet d'aucun suivi systématique. Le secteur de la pêche est faiblement encadré, et la pêche illégale demeure largement incontrôlée faute de capacités techniques. Les données disponibles sur l'état des écosystèmes marins sont à la fois rares et fragmentaires. Cette situation entrave le développement durable des ressources et freine l'intégration du pays dans les initiatives régionales liées à l'économie bleue.

Soutien des bailleurs marqué par des initiatives à petite échelle

En l'absence d'une stratégie claire pour l'économie bleue, la présence du Soudan au sein des organisations régionales demeure réduite. Cependant, le pays est membre de l'organisation régionale PERSGA (*Regional Organization for the Conservation of the Environment of the Red Sea and Gulf of Aden*). Cette organisation qui regroupe également l'Égypte, Djibouti, la Jordanie, l'Arabie saoudite, la Somalie et le Yémen a pour mission de coordonner les efforts des pays membres en matière de conservation de l'environnement marin de la mer Rouge. Son action est tout de même restreinte par le manque de financement et de coordination efficace. **L'engagement des bailleurs reste limité à des initiatives à petite échelle.** Ainsi, le PNUD a mis en œuvre, avec des financements de l'UE et de l'Italie, un projet visant le renforcement de la chaîne de valeur de la pêche à travers la fourniture de financements, d'équipement et de formation. Cependant, la FAO a lancé en 2020 une initiative plus structurelle pour assister les autorités dans l'élaboration d'un plan national d'un développement durable de la pêche et de l'aquaculture. Cette initiative a pour objectif global d'aider le ministère des Ressources animales à identifier des projets d'investissement, et à mobiliser des investisseurs et des financements.

Les aires marines protégées constituent une piste de collaboration en matière de protection de la biodiversité et d'investissement, notamment du secteur privé, dans le tourisme maritime. Le Soudan possède deux aires marines protégées reconnues au niveau international : Sanganeb et Dugonab, inscrites en 2016 sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Ces parcs abritent une biodiversité exceptionnelle, comprenant des récifs coralliens, des dugongs, des dauphins et plusieurs espèces de tortues marines.

Corne de l'Afrique – Somalie

Par le SER de Nairobi



L'économie bleue en Somalie

Située à la croisée du golfe d'Aden et de l'océan Indien, la Somalie bénéficie d'un positionnement géostratégique de premier plan et d'un écosystème marin parmi les plus riches au monde. Pourtant, l'instabilité politique et sécuritaire freine lourdement le développement de son économie bleue. Doté de cinq ports opérationnels (Mogadiscio, Berbera, Bosaso, Kismayo et Garacad), le pays souffre également d'un déficit d'infrastructures portuaires et logistiques limitant la valorisation et la préservation de ses ressources halieutiques. Toutefois, les signaux politiques récents, portés à la fois par les autorités fédérales et régionales, traduisent une volonté renouvelée de structurer le secteur maritime, en phase avec les priorités portées par le sommet UNOC-3.

Un potentiel de développement de l'économie bleue considérable et identifié par les autorités somaliennes

La Somalie possède le plus long linéaire côtier d'Afrique continentale (3 300 km) et une zone économique exclusive (ZEE) estimée à environ 850 000 km², riche en ressources halieutiques, avec une concentration en carbone de 882 mg C/m²/jour, ce qui en fait un réservoir de produits piscicoles majeur. Cependant, à ce jour, l'économie bleue ne représente, qu'une fraction marginale de la production nationale. En 2016, le secteur de la pêche n'a généré que 135 MUSD, correspondant à l'exploitation de seulement 1 % des captures durables. La faiblesse du secteur résulte de nombreux facteurs, dont la faible consommation nationale, de 2,4 à 3,3 kg de produits de la mer/an/habitant (contre une moyenne mondiale de 19 kg/an/habitant), principalement limitée aux zones côtières et aux grandes aires urbaines ainsi qu'à un faible niveau d'exportation, avec seulement 3,1 MUSD exportés en 2015.

Le ministère de la Pêche et de l'Économie bleue somalien a franchi une étape importante dans la valorisation de ces ressources, en janvier 2023, en validant sa Stratégie nationale pour l'économie bleue (2023–2027). Cette initiative, soutenue par l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD) et financée par l'Agence suédoise de coopération internationale au développement (SIDA), vise à exploiter durablement les ressources marines du pays tout en favorisant la croissance économique et la résilience des communautés côtières.

La mise en place d'une coordination interministérielle associant les ministères de l'Environnement, des Transports maritimes, des Finances et de la Planification, est venue renforcer ces efforts institutionnels, en octobre 2024, dans une logique de gouvernance intégrée. Ces initiatives s'inscrivent pleinement dans les priorités de l'ODD 14 et dans l'agenda du sommet UNOC-3, en particulier en ce qui concerne la gestion durable des pêches, la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) et la préservation des écosystèmes côtiers.

Des obstacles structurels de premier ordre, à la fois sur le plan sécuritaire et institutionnel

Le faible contrôle exercé par les autorités fédérales et régionales favorise la prolifération de la pêche illégale et constitue un obstacle majeur à l'émergence d'une économie bleue équitable et durable. Le pays est particulièrement exposé à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), à l'origine de pertes économiques estimées entre 100 MUSD et 450 MUSD par an. En moyenne, les navires étrangers, qu'ils opèrent légalement ou non, capturent près de trois fois plus de poissons que les pêcheurs somaliens, exacerbant les défis en matière de gouvernance, de surveillance maritime et de répartition équitable des ressources économique. La Somalie figure ainsi parmi les pays les plus exposés au phénomène de la pêche INN à l'échelle mondiale et comme le deuxième pays le plus touché à l'échelle du continent (figure en annexe).

Par ailleurs, aucune aire marine protégée (AMP) n'a encore été officiellement déclarée, ce qui entrave les efforts de conservation et de régénération des écosystèmes côtiers, notamment les récifs coralliens, les mangroves et les estuaires, déjà menacés par les effets du changement climatique (acidification, montée des eaux, réchauffement). Ces vulnérabilités environnementales sont exacerbées par un contexte plus large d'instabilité politique chronique, marqué par l'absence d'un contrôle étatique homogène sur l'ensemble du

territoire, ce qui limite considérablement l'application des réglementations et le suivi des activités maritimes. De plus, la piraterie maritime, bien qu'en recul depuis son pic des années 2010, demeure une source d'instabilité qui freine le développement de nouveaux projets de surveillance maritime destinés à sécuriser les flux halieutiques et portuaires.

Des initiatives internationales multiples, à l'épreuve des discontinuités politiques

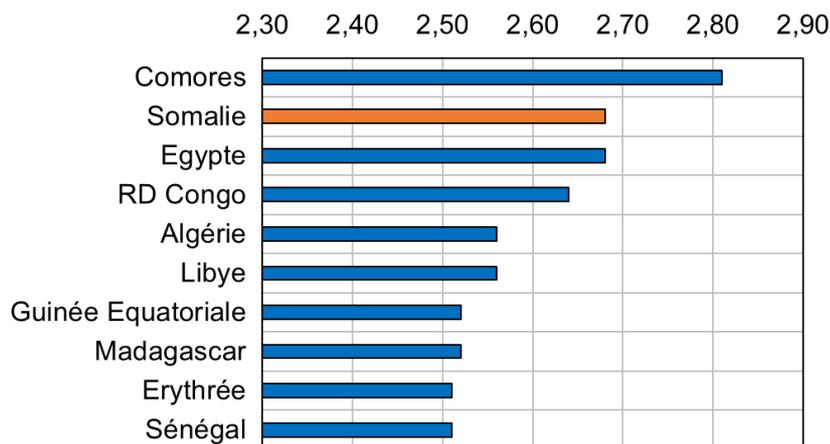
Le soutien des bailleurs internationaux au secteur maritime somalien s'est renforcé ces dernières années, traduisant une reconnaissance croissante du potentiel de l'économie bleue et de la nécessité d'en assurer une gestion durable. Lancé en octobre 2024, le projet Badmaal, mis en œuvre par le gouvernement fédéral somalien avec l'appui de la Banque mondiale, constitue l'une des initiatives phares dans ce domaine. Doté d'un budget de 55 MUSD sur six ans, ce programme vise à renforcer les capacités des communautés côtières et des autorités locales à gérer les ressources halieutiques de manière durable, au bénéfice d'environ 1,5 million de personnes vivant directement ou indirectement de la pêche.

Par ailleurs, dans le Somaliland, la modernisation du port de Berbera, financée à hauteur de 442 MUSD par DP World, en partenariat avec les autorités locales et l'Éthiopie, vise à transformer l'infrastructure en un hub logistique régional. Bien que ce projet ne soit pas officiellement intégré dans les initiatives fédérales somaliennes, il illustre le potentiel de développement portuaire dans la région, en lien avec les dynamiques commerciales et maritimes de la Corne de l'Afrique.

Parallèlement, des partenaires bilatéraux comme la Turquie ont engagé une coopération stratégique axée sur le renforcement de la sécurité maritime et le développement énergétique offshore, à travers la formation de la marine somalienne et l'exploration pétrolière menée par Turkish Petroleum.

Enfin, l'opération navale Atalanta, également menée par l'Union européenne, continue de jouer un rôle clé en matière de lutte contre la piraterie et de surveillance des activités halieutiques, tout en protégeant les navires humanitaires du Programme alimentaire mondial (PAM).

Annexe : Classement des pays africains les plus vulnérables à la pêche INN³⁶



Source: [The Illegal, Unreported and Unregulated Fishing Risk index 2023 Update](#)

³⁶ Calculé par l'Initiative Mondiale contre la Criminalité Transnationale Organisée et Poseidon Aquatic Resource Management (société spécialisée dans la gestion durable des ressources aquatiques), l'indice de pêche INN repose sur 40 indicateurs pondérés appliqués à 152 pays côtiers. Chaque pays est noté sur une échelle de 1 (risque faible) à 5 (risque élevé), reflétant son exposition à la pêche INN et la force de sa réponse. La notation de la pêche INN, prend en considération tous les types de responsabilité de l'État.

Indicateurs régionaux : Corne de l'Afrique

Indicateurs Pays	Djibouti	Erythrée**	Ethiopie	Soudan	Somalie
Population (M hab.) BM2023	1,2	3,4	128,7	50,0	18,4
Croissance démographique (%) BM2023	1,4	1,8	2,6	1,3	3,1
Doing Business (classement) 2020	112	189	159	171	190
Rang Indice de corruption - Transparency international 2023	130	161	98	162	180
Macroéconomie					
PIB (Mds USD) FMI 2024	4,3	2,7	143,1	28,3	12,1
PIB par habitant (USD) FMI 2024	4 082	715	1 320	575	735
Croissance du PIB réel (%) FMI 2024	6,5	2,9	8,1	-23,4	4,0
Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI 2024	2,1	6,4	21,7	176,8	5,5
Finances Publiques					
Solde budgétaire, dons compris (% PIB) FMI 2024	-3,5	-0,1	-2,6	-3,6	-0,4
Dette publique (% PIB) FMI 2024	33,3	146,3	32,3	272,0	0,0
Dette publique extérieure (% PIB) FMI - REO2024	-	-	21,0	-	-
Echanges					
Balance des biens (% PIB) CNUCED 2023	7,9%	-1,1%	-10,0%	-8,2%	-2,4%
<i>Exportation française vers (MEUR) Douanes françaises2024</i>	105,2	3,1	703,9	22,6	11,5
<i>Importation française depuis (MEUR) Douanes françaises2024</i>	1,9	0,3	108,7	87,1	6,8
Balance courante (% PIB) FMI 2024	22,1	14,1	-4,2	-3,5	-9,2
Transferts de la diaspora (% PIB) BM 2022	1,6	-	0,3	2,9	21,4
Réserves de change (mois d'import) FMI - REO2025	n.c	3,5	1,4	n.c	n.c
Développement					
IDH BM 2022	0,52	0,49	0,49	0,52	0,38
Espérance de vie à la naissance BM 2021	62,3	66,5	65,0	65,3	55,3
Taux de pauvreté (<1,90 USD/jours, %) BM*	19,1	n.c.	27,0	15,3	n.c.
Emissions de CO ² par habitant (kg) BM 2020	392	199	154	468	40
Notation Dette Souveraine					
S&P	-	-	SD	-	-
Moody's	-	-	Caa3	-	-
Fitch	-	-	CCC+	-	-
Politique Monétaire					
Taux directeur*	-	-	15,00	-	-

*Dernière donnée disponible

**Données FMI du WEO d'avril 2023

Océan Indien – Comores

Par le SE de Tananarive



L'économie bleue aux Comores

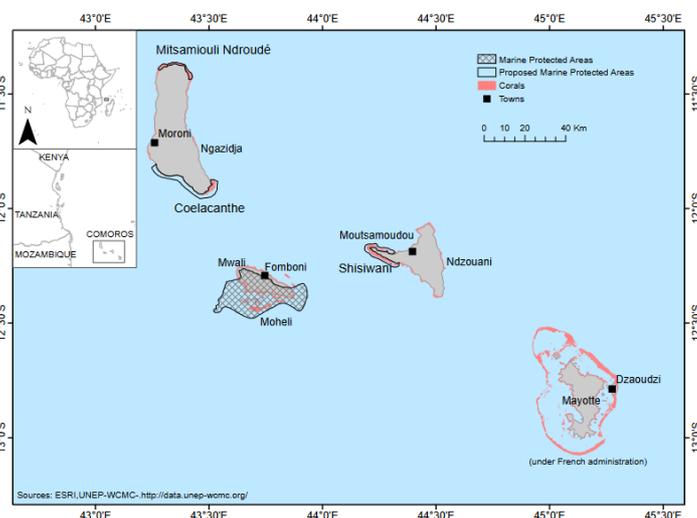
Les Comores, composés de 3 îles, placent l'économie bleue au cœur de sa stratégie nationale de développement. La pêche, bien qu'encore artisanale, joue un rôle essentiel dans l'économie locale. Dans ce contexte, la gestion raisonnée des stocks de poissons est cruciale pour assurer la durabilité du secteur. Le développement des autres activités liées à l'économie bleue, comme le tourisme de croisière et le transport maritime, est ralenti par la vétusté et le sous-dimensionnement des infrastructures portuaires. Cependant les bailleurs internationaux, dont l'AFD, sont mobilisés sur la modernisation des ports du pays, le secteur de la pêche et la protection de la biodiversité.

L'économie bleue, un levier insuffisamment exploité mais essentiel pour l'émergence des Comores

En tant qu'Etat insulaire composé de trois îles, l'économie bleue est par nature au centre des enjeux économiques des Comores. La zone économique exclusive (ZEE) de l'Union des Comores est évaluée à environ 160 000 km², soit 86 fois la superficie du pays (1861 km²)³⁷. L'économie bleue est au cœur de la stratégie de développement des autorités, celle-ci étant un des cinq socles du Plan Comores Emergent 2030, à travers le renforcement de la sûreté et de la sécurité maritime, la mise en place d'un tissu économique axé sur les activités maritimes et aquatiques, ainsi que la gestion durable des ressources naturelles et la protection de l'écosystème.

Les sujets en lien avec l'économie bleue mobilisent un éventail diversifié d'acteurs. L'Agence nationale des affaires maritimes (ANAM) est le principal organe en charge de la mise en œuvre de la politique portuaire et maritime du pays. La Société comorienne des ports (SCP) est l'autorité portuaire nationale, ayant ainsi un rôle de régulateur, mais a également des activités d'exploitation d'infrastructures portuaires. Les sujets concernant l'économie bleue sont partagés entre les ministères des Transports maritimes, de l'Agriculture, de la Pêche, et de l'Artisanat. Les administrations comoriennes disposent cependant de moyens très limités, freinant le développement du secteur.

Le secteur de la pêche est le pilier central de l'économie bleue aux Comores. Les captures de ressources halieutiques, estimées en 2020 à 22 000 tonnes³⁸, sont principalement destinées à approvisionner le marché comorien. La pêche locale est artisanale et principalement côtière. Quant à la pêche industrielle, elle concerne les bateaux étrangers actifs dans la ZEE comorienne. L'entreprise *Istdar Seafood Merchants* a développé une usine de transformation de fruits de mer destinés à l'exportation. Celle-ci a été inaugurée en janvier dernier.³⁹ Malgré la taille relative restreinte du secteur de la pêche, selon les derniers chiffres disponibles en 2020 celui-ci a contribué à hauteur de 5,8% du PIB et environ 21 000 emplois dépendaient de ce secteur⁴⁰. Ce dernier est cependant menacé par une surexploitation de certaines espèces de poissons, la mise en place d'une bonne gestion des stocks est donc cruciale pour assurer sa durabilité. Une activité de fabrication de vedettes de pêche existe par ailleurs.



Zones marines protégées des Comores - Source : [Western Indian Ocean \(WIO\), Marine Protected Areas Outlook, UNEP, 2021](#)

³⁷ Fiche pays – Les Comores, CEROM, juin 2018

³⁸ Analyse de la chaîne de valeur de la pêche dans l'Union des Comores, mars 2024

³⁹ [Article de Al-watwan](#), janvier 2025

⁴⁰ Analyse de la chaîne de valeur de la pêche dans l'Union des Comores, mars 2024

Le transport de marchandises à destination des Comores et entre les îles serait assuré à hauteur de 90% par voie maritime, rendant les infrastructures portuaires essentielles au fonctionnement du pays. Malgré leur importance stratégique, les ports comoriens sont sous-dimensionnés, impactant négativement l'activité économique du pays. Bien qu'il s'agisse du port de la capitale, le port de Moroni a un faible tirant d'eau (4,5 m environ), ce qui nécessite l'utilisation de barges pour décharger les navires, comme les porte-conteneurs et les vraquiers. Moroni Terminal, filiale de Africa Global Logistics, est chargé depuis 2012 d'assurer la gestion des activités de manutention du port de Moroni. Cette concession, a été renouvelée en juin 2022, pour une durée de 10 ans. La société prévoit d'investir 10 M EUR pour moderniser les équipements et les infrastructures ainsi que pour financer une étude d'agrandissement du quai principal, finalisée en 2023. Le port de Mutsamudu, situé à Anjouan et disposant d'un tirant d'eau de 9 m, est le seul port en eau profonde du pays. L'entreprise CMA-CGM dessert les ports de Moroni et de Mutsamudu. La construction de ce dernier avait été financée par la Banque africaine de développement (BAD) en 1982. Les activités de manutention sont assurées par la société *Anjouan Stevedoring Company*, qui dispose d'une concession renouvelée en septembre 2022. Les investissements privés restent cependant limités en raison d'un climat des affaires difficile. Le manque d'infrastructures adaptées freine l'émergence des activités en lien avec le domaine maritime. Le tourisme de croisière est ainsi peu développé aux Comores. Seuls quelques bateaux font, de manière très occasionnelle, des escales dans l'archipel.

Un fort soutien des bailleurs, dont la France, devrait permettre de dynamiser le secteur, particulièrement dans le domaine portuaire.

Les bailleurs de fonds sont fortement mobilisés pour moderniser les infrastructures portuaires. La BAD prévoit un don de 135 M USD pour financer la rénovation et l'extension des ports de Moroni (Grande Comore) et de Boingoma (Mohéli). Ce projet vise à faciliter les échanges commerciaux via l'instauration d'un guichet unique, la création d'une zone économique spéciale dédiée aux activités d'import-export et la modernisation de l'administration douanière. L'AFD (5 M EUR), la Banque mondiale (40 M USD), la Banque africaine de développement (BAD, 28 M USD) et la Banque islamique de développement (BID, 15 M USD) cofinancent la rénovation des infrastructures portuaires du pays au titre du projet de soutien aux opérations portuaires (SOP 1 et 2) depuis 2024⁴¹.

L'AFD, via un projet de 15,5M EUR, prévoit de prendre part à la réhabilitation du port de Boingoma, et des gares maritimes des ports de Moroni et de Mutsamudu, ainsi que de financer une liaison maritime entre Moroni, la capitale, et Mutsamudu, à Anjouan. Le navire qui effectuera cette liaison devrait être exploité par la Société comorienne de transport maritime (SOCONAM). A terme, une liaison vers Boingoma est également envisagée. Parallèlement, un projet de la Banque mondiale devrait soutenir l'acquisition de quelques petites navettes à passagers. Les liaisons maritimes en ferry entre les îles de l'archipel sont actuellement très limitées, réduisant les échanges entre elles. Les traversées inter-îles s'effectuent principalement avec de petites embarcations (*kwassa-kwassa*), malgré les risques en termes de sécurité. Le ferry *Maria Galanta Express* de la Société de gestion et de transport maritime (SGTM), basé à Mayotte, effectue principalement des liaisons entre Mayotte et Anjouan, et relie, une fois par semaine, Mayotte et Grande Comore en passant par Anjouan.

Les secteurs de la pêche et de l'environnement marin sont également soutenus par les bailleurs. Dans le cadre du projet « Facilité emploi », l'AFD a financé des coopératives de pêche, permettant l'acquisition de bateaux et de chambres froides. L'AFD participe à la protection de la biodiversité marine à travers son soutien au Parc national de Mohéli, seule aire marine protégée aux Comores. Ce parc inclut des espaces terrestres et marins. Quant à l'UE, elle soutient l'Ecole nationale de pêche et de marine marchande (ENPMM) d'Anjouan, à travers son programme de formation professionnelle. Par ailleurs, le programme « pacte vert et bleu » de l'UE porte sur la protection des zones côtières, ainsi que la professionnalisation de la pêche artisanale. **La Région Réunion porte plusieurs projets régionaux qui concernent les Comores**, financés par des fonds européens, dans le domaine de l'économie bleue (tourisme, coopération portuaire, pêche durable, conservation marine...).

⁴¹ Comores - Projet de connectivité inter-îles aux Comores (SOP1 et SOP2) : Mission d'appui à la mise œuvre - du 12 au 20 juin 2024, Banque mondiale.

Océan Indien – Madagascar

Par le SE de Tananarive



L'économie bleue à Madagascar

En dépit d'un engagement politique visible, Madagascar peine encore à concrétiser ses ambitions fixées dans la Stratégie nationale de l'économie bleue (SNEB) adoptée en 2023. Celle-ci vise à établir le pays comme un hub logistique régional, avec notamment l'extension du port de Tamatave prévue d'ici 2029. Madagascar bénéficie aussi d'atouts dans le tourisme durable et côtier, ainsi que d'un potentiel halieutique significatif⁴². Des efforts aquacoles émergent, et les opportunités de coopération, en particulier avec la France, sont nombreuses. Le pays gagnerait à jouer un rôle plus actif dans les négociations internationales sur les enjeux climat-océan.

L'économie bleue est identifiée comme un vecteur de développement pour Madagascar, qui ambitionne de devenir un hub logistique régional

Depuis le milieu des années 2010, l'économie bleue est soutenue politiquement comme levier de développement. La création du ministère de la Pêche et de l'Économie bleue (MPEB) en 2021 a permis de coordonner les politiques publiques en matière de pêche, d'aquaculture et de gestion des littoraux. L'Agence portuaire, maritime et fluviale (APMF) et le ministère des Transports et de la Météorologie (MTM) gèrent respectivement les infrastructures portuaires⁴³ et le transport maritime. La Stratégie nationale de l'économie bleue (SNEB)⁴⁴ 2023-2033, adoptée en août 2023, prolonge une lettre de politique bleue de 2015⁴⁵, mais sa mise en œuvre reste lente.

Concernant l'UNOC-3, Madagascar a signé en 2024 l'*Agreement on Biodiversity Beyond National Jurisdiction* (BBNJ), encore en attente de ratification. Le pays n'a cependant pas rejoint le *moratorium on deep-sea mining* ni la *High Ambition Coalition to End Plastic Pollution*. Il lutte toutefois contre les déchets plastiques via une interdiction des sacs plastiques instaurée en 2017⁴⁶. Madagascar a également ratifié le *Port State Measures Agreement* (PSMA) en 2017, et est membre de l'*International Seabed Authority* (ISA). Il participe aussi à la *Indian Ocean Tuna Commission* (IOTC), à la *South West Indian Ocean Fisheries Commission* (SWIOFC), ainsi qu'à la *Southern Indian Ocean Fisheries Agreement* (SIOFA). Il a rejoint la *Fisheries Transparency Initiative* (FITI) en 2021.

Le secteur de la pêche joue un rôle important dans l'économie malgache. Avec plus de 5 000 kilomètres de côtes et 390 000 hectares de mangroves, il représente près de 180 000 emplois directs, et plus d'1,5 million de personnes en vivraient indirectement. Il contribue à hauteur de 7 % au produit intérieur brut (PIB). La production est dominée par les crustacés, suivis des poissons marins, d'eau douce, des algues et des espèces pélagiques. Le tourisme durable, fortement concentré dans cinq villes côtières, est également un secteur structurant : 68 % des visiteurs fréquentent les aires protégées (AP), et 18 % des arrivées touristiques en 2024 étaient liées aux croisières.

Le caractère insulaire de Madagascar confère une dimension stratégique à la logistique maritime. Le pays compte 18 ports, dont 7 ouverts au commerce international. Tamatave, unique port en eau profonde, concentre environ 80 % des échanges extérieurs. Faute d'infrastructures adaptées, le fret est réacheminé via Port-Louis ou La Réunion. Le port reste néanmoins bien desservi, notamment par les compagnies maritimes Maersk, Mediterranean Shipping Company (MSC) et CMA CGM, qui se partagent l'essentiel du trafic.

Le projet d'extension du port de Tamatave, lancé en 2018 pour un coût de 638 MUSD, est cofinancé par la Japan International Cooperation Agency (JICA) à hauteur de 64 % et par l'État malgache à 36 %. Il vise à faire du port un hub régional en élargissant ses capacités (tirants d'eau, stockage, second quai). Les travaux, confiés

⁴² Le pays dispose d'une ZEE de 1.141.000 km² et un important réseau hydrographique (près de 9.000 km, incluant les fleuves et les autres cours d'eaux

⁴³ Deux ports ont un statut spécifique : la Société du Port Autonome de Toamasina (SPAT), et le port d'Ehoala (Fort-Dauphin, exploité par QMM Rio Tinto).

⁴⁴ [Stratégie nationale de l'économie bleue \(SNEB 2023-2033\)](#), Ministère de la pêche et de l'économie bleue, Août 2023. La SNEB dispose de 5 axes d'intervention, **mais sans objectifs chiffrés** : (i) amélioration de la gouvernance bleue ; (ii) promotion et valorisation des ressources naturelles en relation avec l'environnement ; (iii) développement des infrastructures et services pour la promotion de l'économie bleue ; (iv) amélioration de la disponibilité en eau et EnR et valorisation des potentialités thermales et (v) réduire la vulnérabilité des activités et s'adapter aux impacts du changement climatique

⁴⁵ [Lettre de politique bleue](#), Ministère de la pêche et des ressources halieutiques, 2015

⁴⁶ [Décret n°2017-010](#) portant interdiction de la production, la commercialisation et la distribution des sachets et sacs plastiques.

aux sociétés japonaises Daiho Corporation et Penta Ocean, devraient porter la capacité de 250 000 twenty-foot equivalent units (TEU) à 1,1 million d'ici 2035.

Une protection de l'environnement marin et lacustre nécessaire face aux menaces qui pèsent sur l'économie bleue

Madagascar gère 22 parcs marins couvrant près de 12 % de ses eaux côtières, avec l'appui d'organismes publics, d'organisations non gouvernementales et de bailleurs de fonds. Depuis la COP15, le pays soutient l'objectif mondial de 30 % d'aires protégées d'ici 2030.

Au Sommet de la Commission de l'océan Indien (COI) en 2025, le gouvernement a identifié quatre menaces majeures : changement climatique, pollution marine, perte de biodiversité et manque d'accès aux financements. La filière crevette, essentielle pour les devises, est fragilisée par la surexploitation des stocks et des changements réglementaires récents⁴⁷. La gestion des déchets est également un défi : 80 % des déchets en mer sont plastiques, mais les financements publics restent dérisoires (moins de 0,05 % du PIB), et la filière souffre d'un manque de cadre juridique et de capacités techniques.

Les activités telles que le transport maritime, l'extension des travaux portuaires, le tourisme, ainsi que la construction d'infrastructures routières, augmentent les risques de dégradation des milieux naturels côtiers, la déforestation des mangroves, et la détérioration de la qualité de l'eau et des coraux.

Un soutien des partenaires internationaux du développement, dont la France, mais des investissements privés encore peu importants

La France, principal bailleur de la Fondation pour les Aires Protégées et la Biodiversité de Madagascar (FAPBM), finance plusieurs projets comme Kobaby, BATAN⁴⁸ ou RECOS, visant la conservation des aires protégées et la résilience côtière. L'Agence Française de Développement soutient aussi la *Indian Ocean Rim Association* (IORA) dans la structuration de ses politiques d'économie bleue. Des cabinets français comme BRLi et Resolve (filiale du groupe MP) ont contribué à l'élaboration de la SNEB ou à l'évaluation des stocks halieutiques, dans le cadre du projet SWIOFish2 financé par la Banque mondiale.

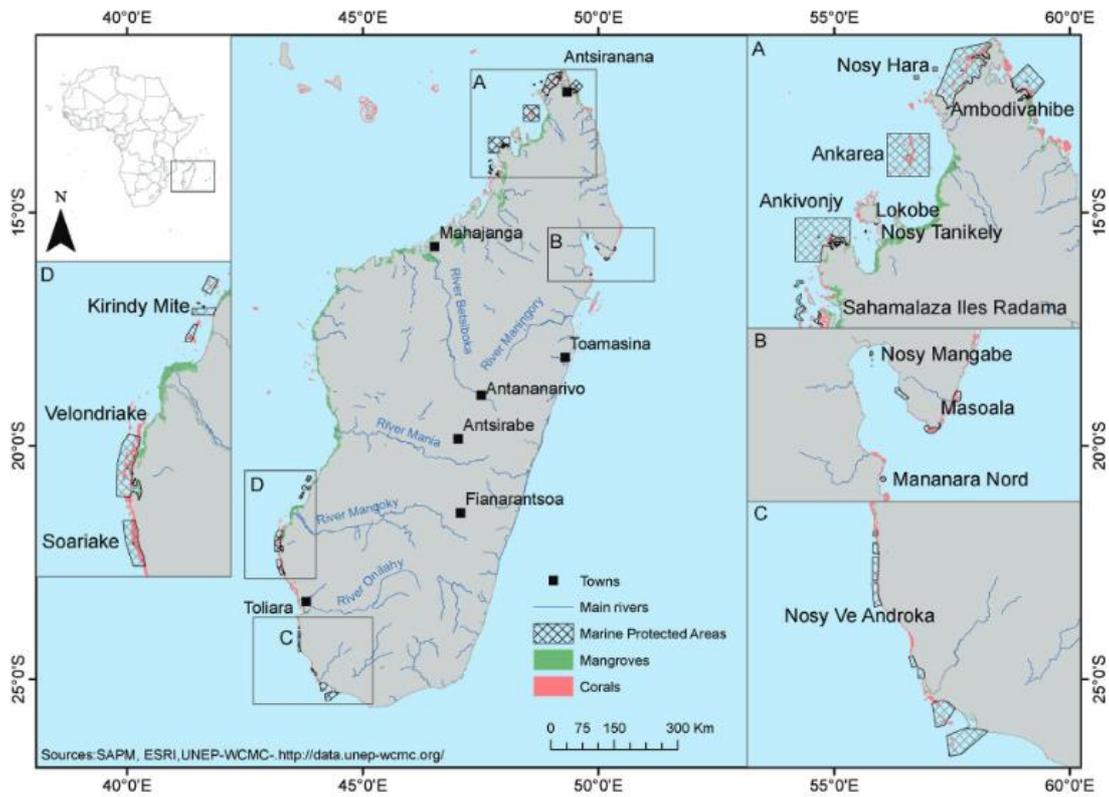
Dans le domaine des déchets, la Société de Tri, Compactage et Valorisation (STCV) et le consortium français APIS Solutions interviennent sur la valorisation industrielle ou la méthanisation. Les ONG *Blue Ventures* et *Wildlife Conservation Society* (WCS), en partenariat avec l'Institut Halieutique et des Sciences Marines (IHSM) et des entreprises telles que Pêcheries du Sud, soutenue par le fonds Investisseurs & Partenaires (I&P), développent des activités alternatives comme l'élevage de concombres de mer. Le Bureau de Recherches Géologiques et Minières a réalisé la cartographie des ressources minières.

Si les investissements publics sont conséquents, le secteur privé reste prudent en raison du climat des affaires. Le projet de modernisation du Canal des Pangalanés (39 millions de dollars), en discussion depuis 2019 avec le groupe marocain Marchica Med, reste bloqué. En revanche, des investissements aquacoles, notamment via Unima et OSO, ont renforcé la réputation des crevettes malgaches, aujourd'hui reconnues à l'international (Label Rouge, certification biologique européenne). La pêche crevettière sauvage est dominée par quatre grands opérateurs : Pêchexport (France), Réfrigépêche et Unima (Madagascar), et Somapêche (Chine).

⁴⁷ ... entraînant l'épuisement progressif des ressources dans plusieurs zones de pêche. L'établissement de quotas sur l'exportation de crabes depuis 2019 est également critiqué par les professionnels du secteur.

⁴⁸ Baies d'Ambaro, de Tsimipaiky, d'Ampasindava et de l'archipel de Nosy Be

Annexe : Zones marines protégées de Madagascar



Source : [Western Indian Ocean \(WIO\), Marine Protected Areas \(MPA\) Outlook, UNEP, 2021](#)

Océan Indien – Maurice

Par l'Ambassade de France à Maurice



L'économie bleue à Maurice

Maurice, petit État insulaire composé de plusieurs îles, a placé l'économie bleue au cœur de sa stratégie de développement. Tirant parti des richesses marines, le pays a ainsi développé des secteurs d'activités en lien avec l'économie bleue, comme la pêche, l'aquaculture, la construction navale et le tourisme de croisière. Malgré un potentiel maritime majeur, le pays rencontre des défis significatifs pour concrétiser pleinement ses ambitions économiques et environnementales dans ce domaine stratégique. L'appui de partenaires internationaux, notamment des institutions multilatérales, demeure essentiel pour surmonter ces obstacles.

Une géographie favorable à l'essor de l'économie bleue

Maurice possède une vaste ZEE de plus d'un million de km², offrant des opportunités considérables dans de multiples secteurs tels que la pêche, l'aquaculture, le transport maritime, le tourisme et l'énergie). Depuis l'adoption en 2013 de l'*Ocean Economy Roadmap*, l'économie bleue constitue un pilier central de la stratégie nationale de développement. Pour autant l'objectif affiché de porter la contribution de l'économie bleue au PIB à 20 % d'ici 2025, n'a pas été atteint. Celle-ci stagne encore, en effet, autour de 9,8 % en 2023, contre 10,8% en 2013.⁴⁹

Maurice participe activement aux négociations internationales et a ratifié précocement le Traité BBNJ sur la biodiversité en haute mer en 2024⁵⁰. Le pays soutient l'objectif 30×30 visant à protéger 30 % des océans d'ici 2030 (objectif intermédiaire de 10 % d'aires marines protégées en 2025)⁵¹. Le gouvernement s'est également engagé à lutter contre la pollution plastique avec l'interdiction des plastiques à usage unique depuis 2021, après avoir déjà interdit les sacs plastiques en 2016⁵². Au niveau institutionnel, les responsabilités liées à l'économie bleue, aux ressources marines et à la pêche sont désormais intégrées au ministère de l'Agro-Industrie, de la Sécurité alimentaire, de l'Economie bleue et de la Pêche depuis les dernières élections générales et la formation du nouveau gouvernement en novembre 2024.

La pêche, qui représente 11 000 emplois et 1 % du PIB, est à la fois artisanale et industrielle (10-12 000 tonnes par an)⁵³. Selon Trade Map, les exportations de produits de la mer, de préparations et conserves de poissons ont constitué le premier poste à l'exportation de Maurice (365 M USD) en 2024, devant le sucre et le textile.

Le transport maritime est structurant, Port-Louis est en effet un hub régional majeur pour le transbordement et le ravitaillement maritime, avec 150 000 tonnes de produits de la mer traités en 2022⁵⁴. Concernant le trafic de conteneurs, le port de Port-Louis a traité environ 470 000 EVP sur l'année fiscale 2023/24, dont 58% étaient destinés au marché local et 42% en transbordement vers d'autres pays, selon l'Autorité portuaire de Maurice (MPA). **Le tourisme, dynamisé par les paysages côtiers et le lagon, constitue le principal moteur économique lié à la mer, générant 13,5 % du PIB en 2024⁵⁵ (1,4 million de touristes).** Le tourisme de croisière a connu une reprise notable avec 83 459 passagers qui ont accosté sur l'île en 2024, soit un bond de 107 % par rapport à l'année précédente selon Statistics Mauritius. De nouveaux projets dans les énergies (développement envisagé de l'éolien offshore à hauteur de 50 MW, énergie des vagues) et les biotechnologies marines commencent à se développer.

L'économie bleue de Maurice repose sur un écosystème structuré comprenant des installations dans divers secteurs d'activité, à l'instar de l'usine Princes Tuna qui transforme jusqu'à 110 000 tonnes de thon par

⁴⁹ [Rapport FAO](#)

⁵⁰ [Ratification du traité par Maurice](#)

⁵¹ [Les chiffres de l'économie bleue à Maurice](#)

⁵² [Les réglementations sur le plastique à Maurice](#)

⁵³ [Ocean Economy and Fisheries](#)

⁵⁴ [Rapport FAO](#)

⁵⁵ [Rapport OCDE](#)

an et génère 6000 emplois directs⁵⁶. Cette économie s'appuie également sur des structures telles que la ferme marine de Mahébourg, qui a une capacité de production annuelle de 5000t et le Chantier Naval de l'Océan Indien (CNOI), qui constitue un pilier régional de la construction navale.

Un écosystème fragile faisant face à de nombreux défis mais soutenu par les bailleurs

L'environnement marin de Maurice subit d'importantes pressions anthropiques. La surpêche a ainsi réduit les prises récifales et de poulpes de 75 % à Rodrigues entre 1994 et 2011, poussant à instaurer dès 2012 des fermetures saisonnières pour la pêche aux poulpes⁵⁷. La pêche industrielle étrangère (UE, Chine, Taïwan) exerce également une pression sur les stocks. La pollution plastique reste par ailleurs préoccupante malgré les interdictions, exacerbée par des rejets chimiques issus des eaux usées et du ruissellement agricole, provoquant l'eutrophisation et la dégradation des récifs. Le naufrage du MV Wakashio en 2020, avec 1 000 tonnes de fioul lourd déversées à Pointe d'Esny, a constitué la pire marée noire connue par le pays, affectant durablement mangroves et récifs. Par ailleurs, le réchauffement climatique provoque le blanchiment d'une grande partie des coraux. Le recul du trait de côte aurait déjà atteint jusqu'à 20 mètres à certains endroits au cours des dernières décennies. Enfin, le développement économique (tourisme, aquaculture, transport maritime accru, extraction offshore potentielle) risque d'aggraver ces impacts environnementaux si des régulations strictes ne sont pas appliquées.

La protection de l'environnement marin à Maurice est freinée par plusieurs obstacles majeurs. Parmi ceux-ci figurent des capacités institutionnelles et techniques limitées pour surveiller une vaste ZEE, des ressources financières insuffisantes pour investir durablement dans la protection et un cadre réglementaire dont l'application reste inégale. Renforcer les capacités, améliorer la coordination et mobiliser des financements innovants sont essentiels pour préserver durablement les écosystèmes marins.

L'économie bleue de Maurice bénéficie d'un soutien actif des financiers multilatéraux et bilatéraux. L'Union européenne finance des projets environnementaux et de gestion de la pêche, notamment les projets régionaux « Safe Seas Africa » (sécurité portuaire et maritime) et « Ecofish » (lutte contre la pêche illégale et promotion de la pêche durable). La Banque mondiale finance le programme SWIOFish et collabore avec le Fonds pour l'environnement mondial (FEM) sur des projets de conservation marine. Enfin, le PNUD pilote à Maurice et aux Seychelles un projet régional lancé en 2018 de 10 millions USD, sur six ans, pour restaurer les récifs coralliens⁵⁸.

⁵⁶ [Site internet d'IBL](#)

⁵⁷ [Rapport sur la pêche à Maurice](#)

⁵⁸ [Projet de restauration des récifs coralliens, PNUD](#)

Annexes

Image 1 : Zones marines protégées de l'île Maurice

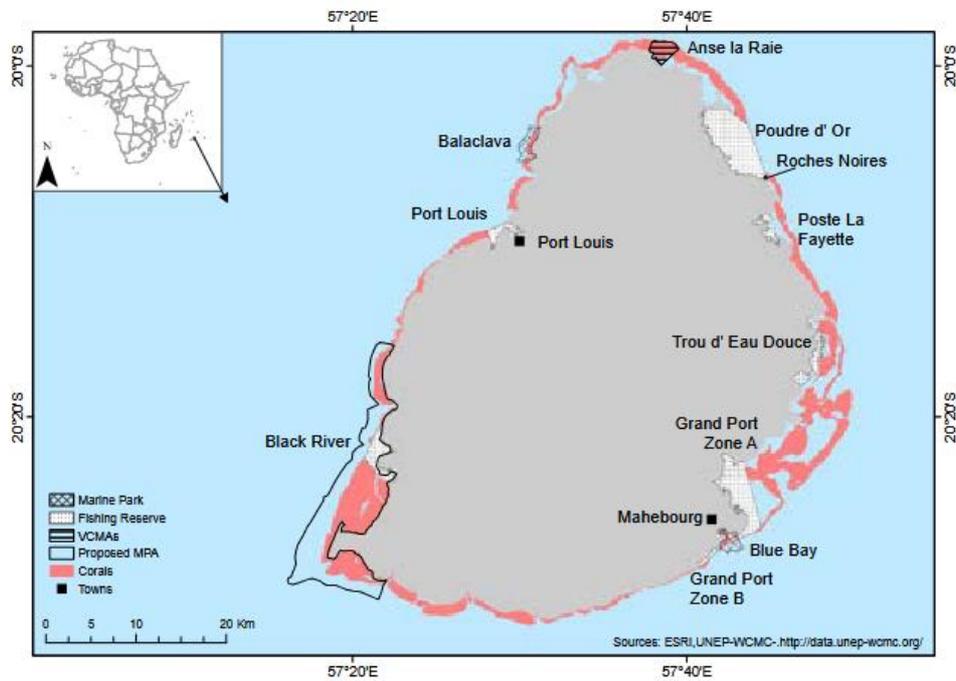
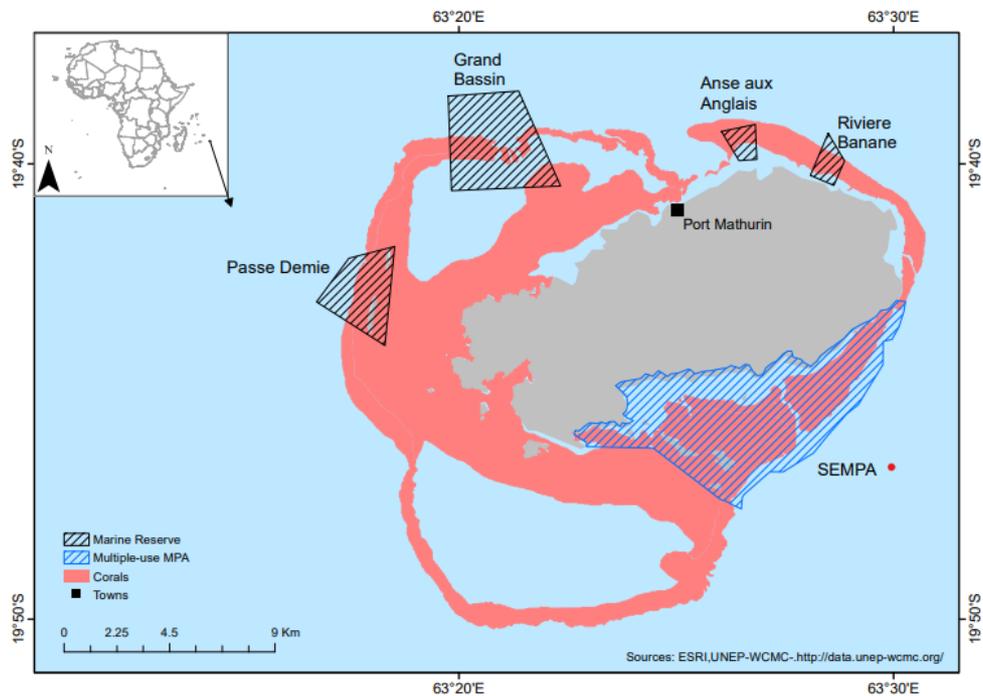


Image 2 : Zones marines protégées de l'île de Rodrigues (à l'exclusion des 5 réserves de pêche)



Source : [Western Indian Ocean \(WIO\), Marine Protected Areas \(MPA\) Outlook, UNEP, 2021](#)

Océan Indien – Seychelles Par le SE de Tananarive



L'économie bleue aux Seychelles

Les Seychelles accordent une place prépondérante à l'économie bleue dans leur stratégie nationale (2018-2030), en raison du poids important de la filière pêche (5% du PIB et 20% des emplois) et du tourisme balnéaire (1/3 du PIB et des emplois). L'archipel, dont les ressources maritimes sont essentielles à son économie, dispose d'un unique port participant aux échanges internationaux à Victoria, dont l'extension est prévue grâce à des cofinancements de l'AFD et de l'UE. Le pays se veut pionnier dans la finance durable de l'économie bleue, notamment à travers l'émission récente d'une obligation bleue et d'un échange de dette contre des mesures d'adaptation climatique, visant une meilleure conservation des récifs coralliens et espère marines.

Une économie bleue essentielle aux Seychelles, dans un archipel où la filière pêche et le tourisme occupent une place dominante

Les Seychelles disposent de potentialités importantes en matière d'économie bleue, progressivement valorisées par le gouvernement depuis les années 2010. Le pays dispose d'une ZEE de 1,34 millions km² sur une superficie terrestre totale de seulement 445 km² et 115 îles. En 2018, le gouvernement a adopté une Feuille de route nationale de l'économie bleue (2018-2030)⁵⁹. Elle vise notamment la création de richesses durables, une prospérité partagée, une sécurisation des océans sains et productifs, et le renforcement d'un environnement favorable. Sa mise en œuvre a permis la création de 13 aires marines protégées (AMP) depuis 2019, couvrant 85% des récifs coralliens de l'archipel. Les Seychelles ont signé le traité BBNJ (protection de la haute mer) le 24 septembre 2023, puis l'ont ratifié le 13 avril 2024. En matière de gestion des déchets, le pays a une politique volontariste, interdisant notamment les sacs plastiques en 2017⁶⁰. Le pays a rejoint la High Ambition Coalition to End Plastic Pollution en septembre 2024, est signataire du *Port State Measures Agreement* (PSMA) et membre de l'Autorité Internationale des Fonds Marins (AIFM).

Le Ministère seychellois des pêcheries et de l'économie bleue est responsable de la pêche, de l'aquaculture (via la *Seychelles Fisheries Authority* ou SFA), et coordonne la gestion des infrastructures portuaires de l'archipel, du transport maritime la protection des littoraux et de l'environnement marin via la *Seychelles Ports Authority*, (SPA). L'autorité seychelloise des parcs nationaux (SNPA) gère et conserve 209 930 km² d'écosystèmes marins, tandis que la *Public Utilities Corporation* (PUC) est compétente pour la gestion des ressources en eau.

Les ressources marines sont essentielles à la croissance économique de l'archipel. Après le tourisme, la pêche est le secteur le plus important du pays, contribuant de manière significative au PIB annuel (près de 5%, incluant l'industrie de transformation des produits de la pêche) et employant près d'1/5ème de la population. La production halieutique nationale est presque exclusivement concentrée sur la production pélagique (plus de 95% de la production nationale). Aussi, le tourisme seychellois, très majoritairement balnéaire, constitue un pilier structurant de l'économie seychelloise avec près d'un tiers du PIB de l'archipel (près de 350 000 touristes chaque année) et de l'emploi formel (36% en 2023).

Le Port de Victoria, fondé en 1972, unique port seychellois participant aux échanges internationaux, concentre près de 95% des importations du pays. Son quai de pêche est le premier lieu de transbordement de thon de la sous-région de l'Océan Indien. Le gouvernement seychellois a initié le projet de rénovation et d'extension de ce port en 2018, avec le soutien financier de l'Union européenne (UE), de la Banque européenne d'investissement (BEI) et de l'Agence française de développement (AFD).

Un engagement fort du gouvernement dans la protection de l'environnement marin principalement menacé par la dégradation des récifs coralliens et de l'habitat marin

Les Seychelles comptent créer 13 aires marines protégées afin de mieux protéger jusqu'à 30% de ses eaux territoriales (410 000 km²) conformément aux recommandations de la COP 15 Biodiversité, et interdire

⁵⁹ [Seychelles' Blue economy Roadmap](#), Ministère des pêcheries et de l'économie bleue, 2018

⁶⁰ Interdiction étendue aux boîtes en polystyrène et les ustensiles à usage unique en 2017, aux pailles en 2019 et aux ballons en 2021

toute pêche dans près de la moitié de cette superficie. L'objectif des 30% a été réitéré lors de la validation du Plan spatial maritime national le 15 mai 2025⁶¹. En effet, l'archipel dispose de l'un des réseaux d'aires marines protégées les plus anciens d'Afrique de l'Est, qui ne couvrait que 0,03% des écosystèmes côtiers et marins du pays jusqu'en 2019.

L'économie bleue des Seychelles est, à l'instar des autres pays de la région, menacée par de nombreux phénomènes : la dégradation des récifs coralliens et de l'habitat marin⁶², la surexploitation des ressources naturelles par la surpêche (rendant des politiques publiques en faveur de la pêche durable nécessaires) ou le changement climatique (hausse des températures et acidification de l'Océan indien). Dans ce cadre, l'Autorité seychelloise des pêches (SFA) contribue aux efforts de surveillance de pêches et des aires marines grâce à la combinaison de drones à courte et longue portée équipés d'IA par le biais du projet *FishGuard*.

Un soutien des bailleurs, qui a notamment permis l'émission d'une obligation bleue et d'un échange de dette contre des mesures d'adaptation climatique

Le secteur seychellois de l'économie bleue bénéficie d'un soutien affirmé des bailleurs multilatéraux et bilatéraux. L'archipel figure parmi les 3 pays bénéficiaires du projet de Résilience des populations et des écosystèmes côtiers du Sud-Ouest de l'Océan Indien (RECOs ; 2020-2027) financé par l'AFD pour 10 M€, visant principalement à renforcer la coopération scientifique régionale, et faciliter les échanges de bonnes pratiques de gestion intégrée des zones côtières (GIZC). Premier pays au monde à émettre une obligation bleue souveraine en 2018 (15 MUSD), le pays a pu ainsi financer des projets marins et halieutiques durables, avec le soutien de la Banque mondiale (dans le cadre de l'initiative « Blue bond »).

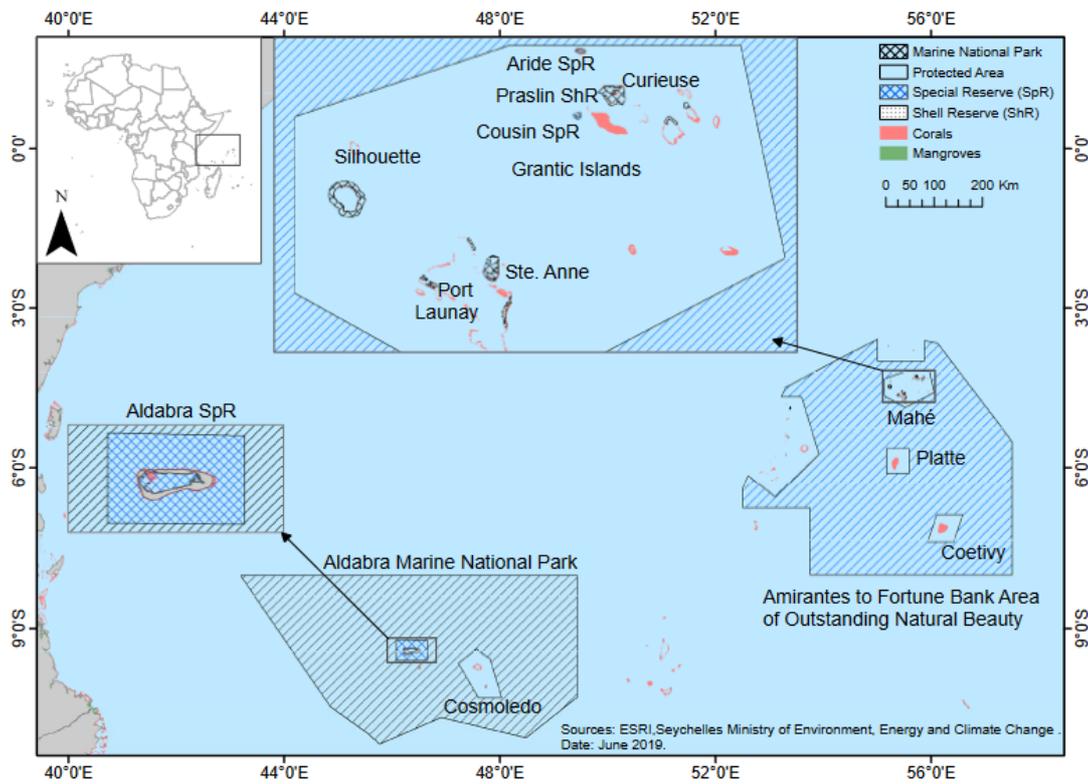
Une feuille de route sur les opportunités de carbone bleu aux Seychelles a également été établie en 2022, pour l'établissement d'une cartographie sur les herbiers marins par images satellites, et l'analyse des données sur les stocks potentiels de carbone. Le gouvernement seychellois et l'ONG américaine The Nature Conservancy (TNC) ont effectué un *Debt-for-Climate-Adaptation Swap* (échange de dette contre des mesures d'adaptation climatique) qui a permis à l'archipel de lever 21,6 M\$ de dettes souveraines, en contrepartie desquelles le gouvernement s'est engagé à accélérer la protection des ressources marines et les mesures d'adaptation pour lutter contre le changement climatique.

Le secteur privé, notamment français, s'engage de manière progressive, dans des partenariats en faveur de la préservation des espèces marines. Dans le cadre de partenariat pays de la Banque mondiale aux Seychelles (2025-2030), la SFI a prévu de financer un projet en partenariat Public-Privé (PPP) de revalorisation de déchets. En 2023, l'administration douanière a ainsi mis en place, à travers une assistance technique fournie par des sociétés françaises 4SH et Infoport, un système d'information de gestion du port (PVMIS) financé par l'UE pour 0,4 M€, qui vise l'optimisation de la logistique et des flux de marchandises, ainsi que dans la protection de l'environnement et la préservation des espèces marines. Par ailleurs, *la Seychelles Conservation and Climate Adaptation Trust (SeyCCAT)* a lancé en mai 2024 le programme *Ocean's Resolve* en partenariat avec la *Seychelles investment board (SIB)*, financé par le Fonds mondial pour les récifs coralliens (GFCR) qui compte mobiliser 500 MUSD de subventions et de capitaux d'investissement afin d'inciter le secteur privé local à s'orienter dans la conservation et la protection des récifs coralliens.

⁶¹ [Seychelles Marine Spatial Plan approved by the cabinet](#). 15 mai 2025. Et son [zonage](#).

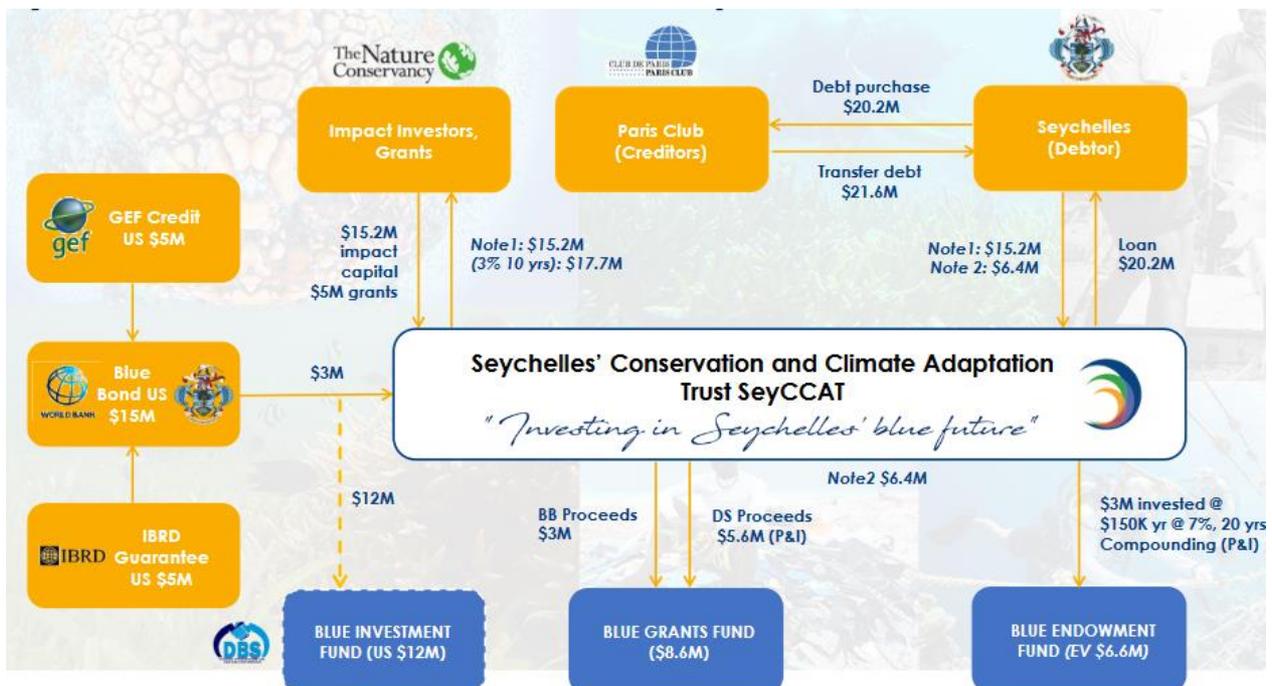
⁶² principalement les sites de nidification des tortues marines, les populations de dugongs

Annexe 1 : Zones marines protégées aux Seychelles



Source : [Western Indian Ocean \(WIO\), Marine Protected Areas \(MPA\) Outlook, UNEP, 2021](#)

Annexe 2 : Obligation bleue et échange de « dette contre nature » seychellois



Source : [Applicability of innovative finance for addressing loss and damage, Lessons from the Seychelles. Angélique Pouponneau, Avril 2023](#)

Indicateurs régionaux : Océan Indien

Indicateurs Pays	Comores	Madagascar	Maurice	Seychelles
Population (M hab.) BM2023	0,9	31,2	1,3	0,1
Croissance démographique (%) BM2023	1,9	2,5	-0,1	0,8
Doing Business (classement) 2020	160	161	13	100
Rang Indice de corruption - Transparency international 2023	162	145	55	20
Macroéconomie				
PIB (Mds USD) FMI 2024	1,5	17,4	15,0	2,2
PIB par habitant (USD) FMI 2024	1 637	569	11 883	21 532
Croissance du PIB réel (%) FMI 2024	3,3	4,2	4,7	3,0
Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI 2024	5,0	7,6	3,6	0,2
Finances Publiques				
Solde budgétaire, dons compris (% PIB) FMI 2024	-1,3	-4,2	-4,2	-1,1
Dette publique (% PIB) FMI 2024	30,8	50,4	82,9	57,8
Dette publique extérieure (% PIB) FMI - REO2024	34,1	35,6	16,6	32,6
Echanges				
Balance des biens (% PIB) CNUCED 2023	-22,9%	-8,8%	-26,6%	-40,5%
<i>Exportation française vers (MEUR) Douanes françaises2024</i>	38,3	406,9	453,5	40,8
<i>Importation française depuis (MEUR) Douanes françaises2024</i>	4,6	578,0	235,1	83,6
Balance courante (% PIB) FMI 2024	-6,6	-5,4	-6,5	-7,5
Transferts de la diaspora (% PIB) BM 2022	20,1	4,8	2,1	0,6
Réserves de change (mois d'import) FMI - REO2025	9,7	5,7	11,8	3,7
Développement				
IDH BM 2022	0,59	0,49	0,80	0,80
Espérance de vie à la naissance BM 2021	63,4	64,5	73,7	73,4
Taux de pauvreté (< 1,90 USD/jours, %) BM*	18,6	80,7	0,1	0,5
Emissions de CO ² par habitant (kg) BM 2020	407	97	2 939	6 081
Notation Dette Souveraine				
S&P	-	B-	BBB-	-
Moody's	-	-	Baa3	-
Fitch	-	-	-	BB-
Politique Monétaire				
Taux directeur*	-	12,00	4,50	1,75

*Dernière donnée disponible

CONTACTS

Kenya, Somalie, Burundi, Rwanda, Soudan

Page pays : [Kenya](#) / [Somalie](#) / [Burundi](#)

Twitter : [DG Trésor Kenya](#)

Contact : Mathieu Bruchon mathieu.bruchon@dgtresor.gouv.fr

Madagascar, Comores, Maurice, Seychelles

Page pays : [Madagascar](#) / [Seychelles](#) / [Maurice](#) / [Comores](#)

Twitter : [DG Trésor Madagascar](#)

Contact : Béatrice ALPERTE beatrice.alperte@dgtresor.gouv.fr

Ethiopie, Erythrée, Djibouti

Page pays : [Ethiopie](#) / [Djibouti](#) / [Erythrée](#)

Contact : Christophe MORCHOINE christophe.morchoine@dgtresor.gouv.fr

Ouganda, Soudan du Sud

Page pays : [Ouganda](#) / [Soudan du Sud](#)

Contact : Gregory SIDRAC gregory.sidrac@dgtresor.gouv.fr

Tanzanie

Page pays : [Tanzanie](#)

Contact : Samuel LEVEBVRE samuel.lefebvre@dgtresor.gouv.fr

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.
Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations : www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international

Responsable de la publication : Service économique de Nairobi
(mathieu.bruchon@dgtresor.gouv.fr).

Rédaction : SER de Nairobi et SE de l'AEOI

Pour s'abonner : juliette.mouden@dgtresor.gouv.fr

Crédits photo : ©DGTresor

