



Étude pour la
cartographie de
L'ECONOMIE BLEUE
au sein des États
Membres de
l'Union Africaine.

Par
Dr Khalid Bichou
Consultant en économie bleue

RAPPORT FINAL

30 septembre 2022

TABLE DES MATIERES

Étude pour la cartographie de l'économie bleue au sein des États membres de l'Union africaine.....	1
RAPPORT FINAL.....	1
30 septembre 2022.....	1
Acronymes et abréviations.....	4
Avis de non-responsabilité.....	5
1. Contexte et introduction.....	6
1.1. Concept et piliers de l'économie bleue.....	6
1.2. L'importance de l'économie bleue pour l'Afrique.....	7
2. Politiques et orientations stratégiques en matière d'économie bleue en Afrique.....	9
2.1. Démarche cartographique.....	9
2.1.1. Champ d'application.....	9
2.1.2. Démarche.....	9
2.1.3. Méthodes.....	10
2.2. Aperçu des cadres stratégiques et politiques sur l'économie bleue en Afrique.....	11
2.2.1. Stratégies panafricaines en matière d'économie bleue.....	12
A. Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans.....	12
B. Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé).....	12
C. Charte africaine du transport maritime.....	13
D. Stratégie de l'économie bleue de l'Afrique.....	13
E. Plan de mise en œuvre de la Stratégie de l'économie bleue de l'Afrique.....	13
F. Stratégie et plan de mise en œuvre du Réseau africain des organismes de bassin (RAOB).....	14
2.2.2. Stratégies africaines sous-régionales en matière d'économie bleue.....	14
A. Projet de stratégie d'économie bleue de la SADC.....	14
B. Stratégie de l'économie bleue de l'IGAD et plan de mise en œuvre.....	14
C. Plan d'action régional de la COI en matière d'économie bleue.....	15
D. Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO.....	15

E.	Projets de stratégies du COMESA en matière d'économie bleue.....	16
F.	Fonds bleu pour le bassin du Congo.....	16
G.	L'initiative OuestMED sur l'économie bleue.....	16
H.	Autres programmes et initiatives régionaux.....	17
2.2.3.	Programmes internationaux d'économie bleue avec participation africaine.....	17
A.	Charte bleue du Commonwealth.....	17
B.	Déclaration de l'IOA sur l'économie bleue.....	18
C.	Conventions et plans d'action du PNUE concernant les mers régionales.....	18
2.2.4.	Stratégies et politiques nationales en matière d'économie bleue.....	21
3.	Moteurs, instruments politiques et cadres favorables de l'économie bleue en Afrique...23	
3.1.	Moteurs prioritaires de l'économie bleue.....	23
3.2.	Instruments de politique d'économie bleue.....	25
3.2.1.	Cadres de planification.....	26
3.2.2.	Cadres institutionnels, de gouvernance et réglementaires.....	29
6.	30
	Ministère de l'agriculture, de la pêche et de l'environnement.....	30
3.3.	Outils et capacités favorables.....	32
3.3.1.	Innovation.....	32
3.3.2.	Financements et investissements.....	34
3.3.4.	Collaboration et partenariats.....	36
4.	Tableau de bord de l'économie bleue, risques et obstacles en Afrique.....	37
4.1.	Tableau de bord de l'économie bleue.....	37
4.1.1.	Éléments du tableau de bord et processus de consultation.....	37
4.1.2.	Résultats et analyse du tableau de bord.....	39
4.2.	Risques et obstacles liés à l'économie bleue.....	43
4.2.1.	Questionnaire sur les risques liés à l'économie bleue.....	43
4.2.2.	Classement des risques et des obstacles.....	43
5.	Résumé et conclusions.....	45
5.1.	Résumé de l'étude.....	45
5.2.	Conclusions et voie à suivre.....	47
	RÉFÉRENCES.....	50
	Annexe 1 : Niveau de conformité des États membres de l'UA avec les réglementations maritimes (au 27/09/2022).....	53
	Annexe 2 : Entités et participants cibles de l'enquête.....	55

ACRONYMES ET ABREVIATIONS

AAMA : Association of African Maritime Administration (Association des administrations maritimes africaines)

AMP : Aire marine protégée

BAD : Banque africaine de développement

CEA : Commission économique pour l'Afrique

CEDEAO : Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest

COI : Commission de l'océan Indien

COMESA : Common Market for Eastern and Southern Africa (Marché commun de l'Afrique orientale et australe)

CNUCED : Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement

CUA : Commission de l'Union africaine

FAO : Food and Agriculture Organization (Organisation pour l'alimentation et l'agriculture)

FEM : Fonds pour l'environnement mondial

GIZC : Gestion intégrée des zones côtières

IGAD : Intergovernmental Authority on Development (Autorité intergouvernementale pour le développement)

RAOB : Réseau africain des organismes de bassin

IORA : Indian Ocean Rim Association (Association des États riverains de l'océan Indien)

MARPOL : International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships (Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires)

OMI : Organisation maritime internationale

PMS : planification spatiale marine/maritime

PNUE : Programme des Nations Unies pour l'environnement

SADC : Southern Africa Development Community (Communauté de développement d'Afrique australe)

UA : Union africaine

UE : Union européenne



AVIS DE NON-RESPONSABILITE

Les points de vue, opinions, conclusions et interprétations exprimés dans ce rapport sont ceux du Consultant et ne reflètent pas nécessairement les points de vue, positions ou politiques officielles de l'Union africaine ou d'Expertise France.

1. Contexte et introduction

1.1. Concept et piliers de l'économie bleue

Les possibilités qu'offrent les ressources des océans, des mers, des lacs et des fleuves sont nombreuses et couvrent divers domaines tant traditionnels et établis, tels que la pêche et l'aquaculture, les hydrocarbures extracôtiers, le transport maritime et les ports, ou encore le développement côtier et le tourisme maritime, que récents et émergents, tels que l'extraction et l'exploration en haute mer, l'énergie éolienne et houlomotrice en mer, l'eau douce et le dessalement, le commerce du carbone bleu (séquestration de carbone), ainsi que la biotechnologie et la bio prospection marines.

Étant donné que les ressources et les activités en mer et dans les eaux intérieures sont limitées, fragilisées par une exploitation intense, et menacées par les risques et les effets liés aux changements climatiques, une démarche intégrée et durable est nécessaire pour libérer et cultiver tout leur potentiel économique. D'une part, les secteurs et les opérateurs économiques concurrents doivent intégrer et coordonner leurs activités et leurs interventions de manière à concilier leurs divers intérêts, parfois contradictoires, en mer et dans les eaux intérieures. D'autre part, les avantages économiques des activités liées aux océans et aux voies navigables doivent être mis en balance avec les risques et les répercussions de l'épuisement des ressources, de la destruction des habitats, de la dégradation de l'environnement et des perturbations sociales, de manière à préserver la durabilité des écosystèmes des océans, des côtes et des eaux intérieures.



Figure 1 : EB : secteurs, composantes durables et facteurs favorables (Consultant)

Le concept moderne de l'Économie Bleue (EB) vise à atteindre ce double objectif, en partant du principe que plus une activité d'EB est durable sur le plan environnemental et social, plus elle génère de bénéfices économiques et durables. Pour être fructueuse, une EB doit également intégrer et coordonner les stratégies sectorielles avec les cadres institutionnels et réglementaires et les structures de planification, de manière à parvenir à une gouvernance cohérente et efficace des océans et des voies navigables. À cette fin, l'EB doit englober au moins 4 piliers (*Figure 1*) :

- Un pilier économique et de services qui intègre les activités et ressources pertinentes de l'EB ;
- Un pilier environnemental et de conservation qui préserve la durabilité environnementale des espaces et des écosystèmes des océans et des voies navigables ;
- Un pilier social qui intègre les besoins sociaux, culturels et de subsistance des communautés côtières, lacustres et fluviales ; et

1.2. Un pilier de gouvernance et de gestion qui établit et supervise les outils et les mécanismes nécessaires pour gérer, coordonner et mettre en œuvre les stratégies et les interventions d'EB. L'importance de l'EB pour l'Afrique

L'Afrique possède un très long littoral, de vastes zones maritimes et d'importantes voies navigables. Les côtes africaines s'étendent sur plus de 47 000 km, tandis que la zone maritime sous juridiction africaine totalise 13 millions de km², dont environ 6,5 millions de km² sur le plateau continental. L'Afrique abrite également certains des plus grands lacs et des plus longs fleuves du monde, notamment les lacs Victoria, Tanganyika et Malawi, ainsi que les fleuves Nil, Congo, Niger, Zambèze, Orange, Volta et Sénégal. Au total, le continent compte 63 bassins fluviaux transfrontaliers, dont certains fonctionnent dans le cadre d'institutions bien établies ou de programmes à l'échelle du bassin.

Les eaux du continent abondent en ressources vivantes et non vivantes, tandis qu'au-dessus et à proximité de ces eaux, plusieurs activités de commerce, de transport, de tourisme et de développement côtier peuvent se dérouler. Ces ressources et dotations, si elles sont gérées de manière efficace, responsable et durable, peuvent offrir d'énormes possibilités de développement et de croissance économique et sociale, en développant plusieurs activités industrielles et de services, en générant des impacts positifs directs et indirects, et en favorisant les moyens d'intégration socioéconomiques des personnes, des communautés et des régions.

Pour l'Afrique, l'EB peut constituer un complément durable, voire une alternative viable à l'économie terrestre. Les pays et les communautés d'Afrique faisant face à l'insécurité alimentaire, hydrique et énergétique peuvent se tourner vers les ressources de l'EB pour combler ce manque, tout en générant une croissance socioéconomique et en luttant contre le chômage et la pauvreté. De même, investir dans des transports maritimes et des ports efficaces, intelligents et écologiques permettra de

réduire les coûts du commerce et de la logistique, d'améliorer la mobilité et la connectivité, et de réduire les coûts et les externalités de sécurité, de sûreté, d'environnement et de congestion. Au même titre, la promotion d'un tourisme nautique ou côtier durable générera des impacts positifs pour le développement socioéconomique et spatial. Enfin, les utilisations innovantes de l'EB, qu'il s'agisse d'énergie extracôtère et houlomotrice, de biotechnologie marine ou de crédits de carbone bleu, offrent des nouvelles possibilités de croissance et de développement.

Le potentiel d'une EB à l'échelle de l'Afrique est donc immense, mais les risques et les défis liés à des politiques et des pratiques décousues, non structurées ou non durables le sont tout autant. Si certaines des ressources de l'EB en Afrique sont intensément utilisées et parfois surexploitées, d'autres restent sous-utilisées ou à peine explorées. Même dans les secteurs de l'EB où des progrès notables ont été réalisés, la participation du Continent aux chaînes de valeur mondiales reste parcellaire et limitée.

Conscients du potentiel considérable des ressources de l'Afrique en matière d'EB et de la nécessité de stimuler et de guider leur croissance d'une manière écologiquement durable et socialement inclusive, plusieurs États et institutions africains ont élaboré des politiques et des programmes qui promeuvent le rôle et l'importance de l'EB. Parmi ceux-ci, la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (AIMS) et la Stratégie de l'EB de l'Afrique (ABES) constituent deux stratégies de référence pour le développement et la promotion d'une EB à l'échelle du continent.

Cependant, aucun inventaire ou bilan du statut ou du progrès des politiques et stratégies de développement de l'EB en Afrique n'a été réalisé à ce jour. Dans le même ordre d'idées, il existe peu de travaux sur la pertinence et l'impact de ces stratégies, ainsi que sur les outils et instruments de leur opérationnalisation et de mise en œuvre. Cette situation limite non seulement le discernement de la portée et du potentiel de l'EB sur le continent, mais constitue également un obstacle à l'alignement et à la coordination des politiques nationales ou sectorielles avec les cadres stratégiques continentaux tels que la Stratégie AIMS et la Stratégie de l'EB de l'Afrique. Pour combler cette lacune et en vue de mieux comprendre les politiques et les stratégies applicables à l'EB dans les pays africains, il est donc nécessaire d'effectuer une cartographie profonde et un examen structuré des cadres et structures existants de l'EB en Afrique, en vue d'identifier et d'évaluer les facteurs favorables et défavorables à leur mise en œuvre, à leur coordination et à leur alignement sur les stratégies et cadres généraux de l'UA dans ce domaine.

2. Politiques et orientations stratégiques en matière d'EB en Afrique

2.1. Démarche cartographique

2.1.1. Champ d'application

Une stratégie d'EB consiste à rassembler les secteurs pertinents dans les océans et les eaux intérieures et à converger leurs priorités économiques et stratégiques en objectifs communs, tout en équilibrant ces besoins et objectifs de croissance économique avec les impératifs de durabilité environnementale et sociale.

Bien que la plupart des pays et régions d'Afrique n'aient été exposés que récemment au concept moderne et intégré de l'EB, certaines stratégies à caractère sectoriel existent depuis longtemps. Pourtant, ni ces stratégies ni leurs mises en œuvre de façon séparée ne constituent une véritable stratégie ou politique intégrée d'EB. Ainsi, l'exercice de cartographie réalisé dans le cadre de cette étude se penchera principalement sur les stratégies et les plans d'action intégrés de l'EB, plutôt que sur les stratégies individuelles relative aux composantes sectorielles, spatiales ou environnementales de l'écosystème bleu.

D'autre part, cette étude cartographique met l'accent sur les cadres stratégiques et politiques de l'EB plutôt que sur des projets ou des initiatives isolées. Il existe déjà une pléthore d'initiatives portant sur divers aspects de l'EB, mais la majorité d'entre eux sont conçus et mis en œuvre séparément sans aucun lien avec une stratégie intégrée ou un programme cadre d'EB. Les initiatives qui ne sont pas des projets constitutifs d'un plan stratégique ou d'un programme cadre établi en faveur de l'EB ne sont pas couvertes par cette étude cartographique.

2.1.2. Démarche

Généralement, les pays et les parties prenantes de l'espace bleue ont des opinions différentes sur ce qui constitue une EB ainsi que sur les moteurs de sa croissance et les outils de son développement. Certains priorisent les objectifs économiques et sociaux, tandis que d'autres se concentrent sur les dimensions écologiques et environnementales. Les différents acteurs de l'EB peuvent également formuler différemment leurs démarches en matière de gouvernance de l'EB, y compris sur les instruments économiques et outils politiques les plus appropriés pour sa mise en œuvre. En particulier, ces divergences sont plus accentuées lorsqu'il s'agit des outils de planification de l'EB et des cadres institutionnels et réglementaires les plus adaptés pour favoriser son développement.

Reconnaissant que les pays et institutions africains se trouvent à différents stades de développement, de mise en œuvre, et du suivi des stratégies et politiques cadres de l'EB, cet exercice de cartographie couvre un large

éventail de documents stratégiques (orientations politiques, programmes économiques, guides stratégiques, plans d'action, etc.), d'instruments de mise en œuvre (planification, institutionnalisation, législation, réglementation, etc.) et d'outils de support (financement, capacités, compétences, innovation et partenariats). Cette démarche, décrite dans la **Figure 2** ci-dessous, propose une approche systémique et structurée qui permet d'explorer les différents cadres, outils et applications de l'EB. Cette même démarche permettra ensuite d'évaluer leur concordance et cohérence, que ce soit au niveau national ou régional que par rapport aux politiques de l'UA en matière d'EB.

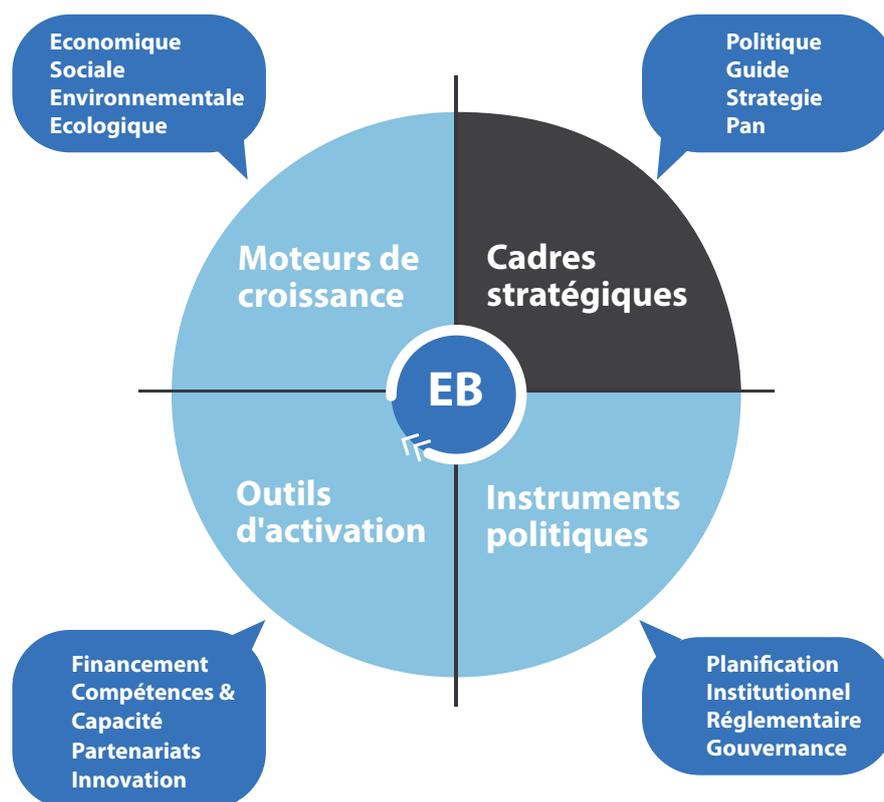


Figure 2 : Démarche structurée de cartographie des cadres stratégiques de l'EB(Consultant)

2.1.3. Méthodologie

Pour cartographier la situation des stratégies et cadres politiques en matière d'EB en Afrique, une analyse documentaire approfondie des documents publics concernant l'EB en Afrique a été réalisée à plusieurs niveaux :

- Aux niveaux local et national, les documents référencés proviennent directement de rapports publiés, de sites Web gouvernementaux et de communications officielles aux niveaux local et national.
- Aux niveaux régional et international, nous nous sommes appuyés sur les références et les publications d'agences et d'institutions multilatérales telles que les organismes des Nations Unies (FAO, OMI, COI/UNESCO, PNUE, CEA, CNUCED, PNUD, etc.), les communautés régionales (UA, IGAD, SADC, COMESA, CEDEAO, IORA, etc.), et les fonds multilatéraux et les banques de développement (BAD, BIRD, FEM, WWF, MPA Fund, etc.). D'autres données secondaires référencées dans l'analyse documentaire ont également été collectées auprès de sources fiables et ont fait l'objet de vérifications croisées avant d'être utilisées.

En complément de l'analyse documentaire, une analyse ascendante (recherche primaire) a été réalisée afin de combler les lacunes en matière d'informations et de données et d'évaluer les points de vue des parties prenantes de l'EB. Les données primaires référencées ont été collectées en combinant :

- Des questionnaires semi-structurés visant à fournir un aperçu pratique sur les stratégies d'EB et les obstacles rencontrés ; et
- Des entretiens ciblés afin d'évaluer les points de vue des parties prenantes et usagers de l'EB.

2.2. Aperçu des cadres stratégiques et politiques sur l'EB en Afrique

Dans le cadre de cet exercice de cartographie, l'analyse des stratégies de l'EB en Afrique est effectuée à quatre niveaux d'organisation spatiale :

- Au niveau panafricain, l'Union africaine (UA) a pris les devants en lançant la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (AIMS), en approuvant la Charte africaine du transport maritime et la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé), en inscrivant l'EB dans le mandat de la Commission de l'UA, et en élaborant et en adoptant la Stratégie de l'EB en Afrique (ABES).
- Au niveau régional africain, les politiques et stratégies relatives à l'EB ont été menées par les communautés économiques régionales (SADC, IDAG, CEDEAO, COMESA, etc.) ainsi que par les organismes multilatéraux actifs en matière d'EB (BAD, CEA, Banque mondiale, Union européenne, etc.).
- Au niveau international, certains pays africains font partie de plusieurs programmes de collaboration en matière d'EB tels que ceux élaborés par les organismes internationaux spécialisés (par exemple, la FAO, le PNUE, l'OMI et la COI/UNESCO) ou par les organisations régionales horizontales (par exemple, le Commonwealth et l'IOPR) ou ceux élaborés au sein des régions maritimes de l'Afrique (océan Atlantique, mer Méditerranée, mer Rouge et océan Indien).
- Au niveau national, de nombreux gouvernements africains ont élaboré des cadres stratégiques et politiques pour l'EB, souvent en collaboration avec des bailleurs de fonds ainsi qu'avec des partenaires régionaux et internationaux.



2.2.1. Stratégies panafricaines en matière d'EB

A. Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans

Adoptée en 2014, la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans, horizon 2050 (AIMS 2050) de l'UA fournit un cadre ambitieux pour la protection et l'exploitation durable du l'espace bleue de l'Afrique. Entre autres, elle fixe 12 objectifs primordiaux centrés sur une démarche combinée et coordonnée de l'espace maritime africain, y compris l'établissement d'une zone économique exclusive (ZEE) combinée en Afrique.

Elle met également l'accent sur le rôle de l'EB en tant que nouvelle frontière économique capable d'exploiter la prospérité maritime et de favoriser la renaissance du continent africain. Son objectif est de tirer parti des ressources inexploitées et des perspectives de l'EB en Afrique, en encourageant une approche de coopération et de partenariats entre les États membres de l'UA. La Stratégie AIMS adopte par ailleurs une vision large de l'EB, allant au-delà du domaine maritime traditionnel pour inclure les plans d'eau intérieurs, les lacs, les rivières et les estuaires du continent, étendant ainsi la pertinence de l'EB à tous les États membres de l'UA, y compris les pays enclavés.

B. Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé)

La Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique, généralement connue comme la Charte de Lomé, a été adoptée en octobre 2016 afin d'exprimer les responsabilités et les engagements des États membres envers les problèmes de sûreté et de sécurité maritimes, renforçant ainsi le statut de la charte en tant que composante fondamentale de de la Stratégie AIM 2050. La Charte de Lomé est un accord contraignant, actuellement signé par 35 États membres de l'UA mais seulement ratifié par le Togo et le Bénin.

La Charte de Lomé est organisée en sept chapitres, couvrant, entre autres, la prévention et le contrôle des crimes transnationaux en mer, y compris le terrorisme, la piraterie, le trafic et la contrebande, la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INDNR), la sécurité de la navigation et des équipages, la prévention des accidents maritimes et de la pollution en mer, et le renforcement de la coopération maritime et de la bonne gouvernance. Cette large couverture est expliquée plus en détail dans les 56 différents articles de la charte.

Parmi les recommandations spécifiques de la Charte de Lomé figurent la création d'un Fonds de sûreté et de sécurité maritimes et la délimitation des frontières maritimes des États membres. D'autres chapitres et articles renforcent plusieurs dispositions de la Stratégie AIM 2050 en termes de développement d'une EB pour l'Afrique, de protection de la biologie marine, de réduction des risques de catastrophes maritimes, et de promotion de la coopération et des partenariats. La cohérence entre la Charte de Lomé et la Stratégie AIM 2050 témoigne de l'engagement stratégique des gouvernements à lutter contre les nombreuses menaces qui pèsent sur l'EB en Afrique.

C. Charte africaine du transport maritime

En 1993, l'UA a présenté la Charte africaine du transport maritime, ensuite adoptée sous sa forme révisée en 2010. La Charte est conçue pour promouvoir la coopération et le partenariat entre les États membres en vue du développement coordonné de leurs secteurs des transports maritimes, y compris à travers la création de l'Association des administrations maritimes africaines (Association of African Maritime Administration, AAMA).

D. Stratégie de l'EB de l'Afrique

À la suite de l'adoption de la Stratégie AIMS 2050 et de la Charte de Lomé, l'UA a adopté en 2019 la Stratégie de l'EB de l'Afrique (ABES). ABES est un document général qui décrit les composantes sectorielles et les moteurs et les défis de l'EB en Afrique, sur la base duquel une série d'objectifs stratégiques sont élaborés et structurés autour de cinq sujets thématiques tels que énumérés ci-dessous :

1. Pêches, aquaculture, conservation et écosystèmes aquatiques durables ;
2. Transport, commerce, ports, sûreté et sécurité maritimes ;
3. Tourisme côtier et maritime, changements climatiques, résilience, environnement, infrastructures ;
4. Ressources énergétiques et minérales durables et industries innovantes ; et
5. Politiques, cadres institutionnels et de gouvernance, création d'emplois, éradication de la pauvreté, et financements innovants.

Les cinq thèmes de la Stratégie de l'EB de l'Afrique reflètent les grandes orientations stratégiques de l'UA en matière d'EB et guide les décideurs politiques vers les priorités spécifiques à prendre en compte dans le cadre de chaque orientation. La démarche thématique utilisée par la stratégie ABES présente également l'avantage de couvrir à la fois les domaines traditionnels et ceux émergents de l'EB, tout en soulignant la nécessité d'intégrer les composantes d'instrumentalisation économique et de gouvernance politique et institutionnelle dans l'élaboration et la mise en œuvre des stratégies de l'EB.

E. Plan de mise en œuvre de la Stratégie de l'EB de l'Afrique

Après l'adoption de l'ABES en 2019, une étude de consultation a été commandée par le Bureau interafricain des ressources animales (BIRA), un bureau technique spécialisé de la Commission de l'Union africaine (CUA), afin d'élaborer le plan de mise en œuvre de l'ABES pour la période 2021-2025 (UA-BIRA, 2020). Le plan de mise en œuvre, qui a été publié en 2021, fournit d'importantes guides pour la formulation de la stratégie et la mise en place des actions de suivi et de vérification.

F. Stratégie et plan de mise en œuvre du Réseau africain des organismes de bassin (RAOB)

Créé en 2002, le Réseau africain des organismes de bassin (RAOB) est une organisation internationale à but non lucratif qui représente les organismes de bassin africains, et coordonne et promeut la coopération entre eux. À cette fin, le RAOB a développé une stratégie décennale (2015-2024) et un plan d'action quinquennal (2015-2019) visant à renforcer son rôle d'organisme panafricain en charge de la gestion des ressources en eau transfrontalières en Afrique.

Bien que la stratégie du RAOB ne soit pas une stratégie d'EB en soi, elle comporte certains éléments qui englobent des ressources et stratégies d'EB dans les bassins lacustres et fluviaux panafricains. Elle met notamment l'accent sur la mobilisation et la gestion des ressources en eau transfrontalières ainsi que sur la capacité d'information et le partage des connaissances.

2.2.2. Stratégies africaines sous régionales en matière d'EB

A. Projet de stratégie d'EB de la SADC

La Communauté de développement d'Afrique australe (Southern African Development Community, SADC) couvre 16 pays et se montre active dans le développement de divers programmes concernant l'EB. Le plan indicatif de développement stratégique (2020-2030) et la stratégie et feuille de route de l'industrialisation (2015-2063) de la SADC désignent l'EB comme un domaine potentiel de croissance durable dans la région. Les deux documents demandent notamment l'adoption des mesures suivantes :

- Que l'initiative liée à l'EBs soit intégrée dans le développement des infrastructures nécessaires pour accélérer l'industrialisation. Cette mesure implique le développement et la modernisation des ports régionaux et des couloirs maritimes pour faciliter les réseaux de transport de marchandises.
- Que les ressources océaniques soient exploitées de manière durable afin de minimiser l'impact négatif sur l'environnement.
- Que le développement durable et la croissance de la richesse océanique soient soutenus par une planification, des politiques et des cadres réglementaires cohérents.

B. Stratégie de l'EB de l'IGAD et plan de mise en œuvre

Après avoir approuvé l'ABES et son plan de mise en œuvre, les pays de l'Autorité intergouvernementale pour le développement (Inter-Governmental Authority on Development, IGAD), à savoir Djibouti, l'Éthiopie, le Kenya, l'Ouganda, la Somalie, le Soudan et le Soudan du Sud, ont récemment adopté (Avril 2022) une stratégie régionale quinquennale en matière de mise en œuvre de l'EB et son plan d'action. Conformément à l'ABES, le plan de mise en œuvre de la stratégie BE de l'IGAD a dégagé quatre grands axes stratégiques d'intervention :

- Axe 1 : Structurer l'EB dans les États membres de l'IGAD ;
- Axe 2 : Renforcer les filières traditionnelles et développer les filières émergentes ;
- Axe 3 : Mettre en œuvre des initiatives régionales ; et
- Axe 4 : Renforcer la coopération et l'intégration régionale.

Toutefois, Il n'existe aucun cadre ou mécanisme de mise en œuvre de la stratégie BE de l'IGAD. Cet aspect revêt une importance capitale, étant donné que la mise en œuvre de la stratégie aux niveaux national et régional nécessite non seulement un mécanisme de coopération et l'intégration à l'échelle régionale, mais aussi des outils de renforcement des capacités institutionnelles et de gouvernance. Pour combler certaines de ces lacunes, un projet d'assistance technique triennal financé par la Suède a récemment été lancé sur le thème « Renforcer l'EB dans les États membres côtiers de l'IGAD pour la conservation de la biodiversité et la diversification des moyens de subsistance ».

C. Plan d'action régional de la COI en matière d'EB

La Commission de l'océan Indien (COI) a été créée en 1984 entre cinq pays insulaires africains de l'océan Indien, à savoir les Comores, Maurice, Madagascar, les Seychelles et la Réunion (représentée par la France). En 2019, la COI a adopté son plan d'action régional en matière d'EB, qui sert de cadre pour mener des projets en la matière responsables et durables dans toute la région.

Plusieurs programmes et projets ont été, ou sont actuellement, menés pour mettre en œuvre des piliers spécifiques du plan d'action de la COI en matière d'EB. Parmi ceux-ci, il convient de citer le projet EcoFish financé par l'Union européenne, le projet RESCO (résilience côtière) financé par l'AFD, le projet EMCP (amélioration de la connectivité maritime) financé par la JICA, le projet SWIOFISH (gouvernance des pêches et croissance partagée dans le sud-ouest de l'océan Indien) financé par la Banque mondiale, le projet PSP (sécurité portuaire et sûreté de la navigation) financé par l'Union européenne, le projet ExPloi (expédition plastique) financé par l'AFD, et le projet MASE (sécurité maritime) financé par l'Union européenne.

D. Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO

En 2016, les États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ont élaboré un projet de stratégie maritime intégrée de la CEDEAO dans le but de promouvoir « un domaine maritime prospère, sûr et pacifique pour tous, facteur d'un développement durable et d'une création de richesses fondés sur une gouvernance saine et efficace ». Cette stratégie cerne les défis du secteur maritime de la CEDEAO et fournit cinq objectifs stratégiques (renforcement de la gouvernance maritime, sécurité et sûreté maritimes, gestion de l'environnement maritime, optimisation de l'économie maritime de la CEDEAO et promotion de la sensibilisation et de la recherche maritimes), accompagnés de plans d'action prioritaires.

gestion de l'environnement maritime, optimisation de l'économie maritime de la CEDEAO et promotion de la sensibilisation et de la recherche maritimes), chacun étant assorti d'un certain nombre de plans d'action prioritaires.

E. Projets de stratégies du COMESA en matière d'EB

Au début de l'année 2021, la communauté régionale du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (Common Market for Eastern and Southern Africa, COMESA) a annoncé son intention d'élaborer ses propres stratégies régionales en matière d'EB. En avril 2022, un projet de stratégie d'EB, formulé avec le soutien du Royaume-Uni et de la Norvège, a été présenté aux délégués des États membres, qui l'ont examiné et approuvé. Aucune information n'a cependant filtré quant à la date à laquelle celle-ci sera publiée ou officiellement approuvée. Par ailleurs, il est incertain si la stratégie du COMESA en matière d'EB se reposera ou non sur la Stratégie AIM 2050, la Stratégie de l'EB de l'Afrique ou d'autres lignes directrices de référence.

F. Fonds bleu pour le bassin du Congo

Le Fonds bleu pour le bassin du Congo est un mécanisme financier soutenu par 16 États d'Afrique centrale, plus le Maroc en tant que membre associé, et dont l'objectif est de préserver la biodiversité de la région du bassin du Congo, ce dernier abrite la deuxième plus grande forêt tropicale ainsi que le fleuve le plus profond du monde. Le fonds a été lancé en 2016 et est actuellement hébergé par la Banque de développement des États de l'Afrique centrale (BDEAC). Bien que le fonds ne constitue pas une stratégie d'EB, il compte 24 programmes sectoriels directement liés à l'EB. À ce jour, le fonds a investi dans 254 projets référencés et a alloué plus de 14 milliards de dollars à leur financement.

G. L'initiative OuestMED sur l'EB

Lancée en 2018, l'Initiative pour le développement durable de l'EB dans la région de la Méditerranée occidentale (Initiative OuestMED) est un programme de partenariat entre les cinq pays de l'Union Européenne de la Méditerranée occidentale (France, Italie, Portugal, Espagne et Malte) et les quatre pays du sud de la Méditerranée occidentale (Maroc, Algérie, Tunisie, Libye plus Mauritanie) visant à développer sur une feuille de route commune pour une EB durable.

L'initiative a défini six priorités en matière d'EB, axées sur la sécurité maritime et la lutte contre la pollution, le développement des entreprises maritimes, la pêche et l'aquaculture, la production et la consommation durables, la biodiversité et la conservation, et le développement des compétences. Pour rendre l'initiative OuestMED opérationnelle, un mécanisme d'assistance a été mis en place avec le financement de la Commission européenne pour aider les pays à développer les priorités et les objectifs de l'initiative d'EB. Parmi les exemples d'assistance technique fournie dans le cadre de l'Initiative OuestMED, il convient de citer l'étude qui a conduit à l'élaboration de la stratégie nationale d'EB en Algérie, à la création d'une grappe d'entreprises maritimes en Mauritanie, et à un partenariat de recherche sur l'EB en Tunisie.

H. Autres programmes et initiatives régionaux

Outre les stratégies d'EB susmentionnées, d'autres programmes ont été mis en place pour les espaces océaniques et les eaux intérieures partagés. De manière générale, ces programmes peuvent être regroupés en trois catégories :

- Les organisations régionales de gestion des pêches sont des organismes établis par des traités ou des accords internationaux et dédiés à la gestion durable des ressources halieutiques dans une région particulière des eaux internationales (zones au-delà de la juridiction nationale) ou pour les espèces hautement migratoires. Parmi les exemples pertinents en Afrique, on compte l'Organisation des pêches de l'Atlantique Sud-Est, la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique et la Commission des thons de l'océan Indien. La Conférence ministérielle sur la coopération halieutique entre les États africains riverains de l'océan Atlantique (COMHAFAT) est actuellement en train d'examiner la possibilité d'élever son statut au rang d'organisation régionale de gestion des pêches.
- Les organismes régionaux de pêche ont pour mandat de coordonner la gestion des ressources halieutiques partagées dans leurs zones géographiques de compétence. Ils sont constitués par les États membres établis par des conventions et mis en œuvre des protocoles de travail établis. Les principaux organismes régionaux de pêche en Afrique sont la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée, le Comité des pêches du centre ouest du golfe de Guinée et l'Organisation des pêches du lac Victoria.
- Les commissions régionales ou organismes de bassin sont établies par les États riverains pour gérer conjointement ses ressources en eau. Contrairement aux organisations régionales de gestion des pêches ou aux organismes régionaux de pêche, les commissions régionales de bassin se concentrent sur la gestion de l'eau, de l'énergie hydroélectrique, de l'irrigation et du transport fluvial. Parmi les exemples pertinents, à noter la Commission du bassin du Nil, la Commission du bassin du lac Victoria, l'Autorité du bassin du fleuve Niger et l'Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal. La majorité des commissions de bassin en Afrique sont affiliées au Réseau africain des organismes de bassin (RAOB).

2.2.3. Programmes internationaux d'EB avec participation africaine

A. Charte bleue du Commonwealth

Cinquante-six pays, dont 21 sont africains, composent actuellement le Commonwealth. En 2018, les 54 pays membres du Commonwealth (qui ne comprenaient pas l'Ouganda et le Rwanda à l'époque) ont signé la Charte bleue en vue de développer des initiatives durables et de coopérer sur différents défis et questions liés à l'EB. Depuis son adoption, la Charte a développé plusieurs initiatives et incubateurs de financement et organisé plus de 100 ateliers de formation sur l'EB.

La Charte bleue est structurée et mise en œuvre par l'intermédiaire de 10 groupes d'action, chacun consacré à un domaine thématique fondamental. À l'heure actuelle, 16 États membres du Commonwealth ont pris l'initiative de défendre les groupes d'action et de fixer des priorités et des plans stratégiques. Les groupes d'action co-présidés par les membres africains du Commonwealth sont les suivants : le groupe d'action n° 2 (Protection et restauration des récifs coralliens) co-présidé par Maurice, le groupe d'action n° 4 (Zones marines protégées) co-présidé par les Seychelles, et le groupe d'action n° 9 (EB durable) co-présidé par le Kenya.

B. Déclaration de l'IORA sur l'EB

L'Association des États riverains de l'océan Indien (Indian Ocean Rim Association, IORA), composée de neuf pays africains, à savoir les Comores, Madagascar, Maurice, le Mozambique, le Kenya, les Seychelles, la Somalie, l'Afrique du Sud et la Tanzanie, a adopté en 2015 la Déclaration sur l'EB dans le but de stimuler la croissance économique, la création d'emplois et l'innovation dans l'espace maritime tout en veillant à la durabilité des océans et des ressources maritimes et à la protection de leur environnement.

Peu après la Déclaration sur l'EB, le plan d'action pour 2017-2021 de l'IORA a vu le jour et instauré un groupe de travail sur l'EB qui a identifié six piliers prioritaires et a créé la Plateforme du carbone bleu de l'IORA. L'objectif de cette plateforme est de partager les connaissances, de renforcer les capacités et de développer des partenariats entre les pays de l'IORA dans les domaines prioritaires de l'EB.

C. Programmes du PNUE pour les mers régionales

Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) met en œuvre plusieurs conventions et plans d'action concernant les mers régionales visant à assurer la durabilité environnementale des mers et des océans. Parmi les 18 conventions et plans d'action en existence, sept sont administrés par le PNUE, sept ne sont pas administrés par le PNUE et quatre sont indépendants.

Parmi les quatre programmes en Afrique : trois sont administrés par le PNUE (Méditerranée, Afrique de l'Ouest et Afrique de l'Est) et un n'est pas administré par le PNUE (mer Rouge et golfe d'Aden). Chaque programme est régi par une ou plusieurs conventions, ainsi que par des protocoles et initiatives associés (*Tableau 1*).

Le Plan d'action pour la Méditerranée du PNUE (PNUE/PAM) a récemment évolué en annonçant la désignation prochaine, en décembre 2022, de la zone méditerranéenne de contrôle des émissions d'oxydes de soufre et de particules (zone SECA méditerranéenne). La zone SECA méditerranéenne deviendra la 1^{re} région d'Afrique, et la 4^e région du monde, où la teneur en soufre du fioul utilisé à bord des navires est plafonnée à 0,10 % m/M.

Programme	Convention	Parties contractantes	Protocoles pertinents
Méditerranée	Convention de Barcelone	Pays méditerranéens, y compris Maroc, Algérie, Tunisie, Libye et Égypte.	<ul style="list-style-type: none"> - Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) - Protocole « immersions » - Protocole de gestion intégrée des zones côtières - Protocole sur les sources de pollution terrestres - Protocole relatif aux aires spécialement protégées en Méditerranée - Protocole « déchets dangereux » - Protocole « prévention et urgence » (pollution des navires) - Protocole « offshore »
Afrique de l'Est et océan Indien occidental	Convention de Nairobi	Comores, Kenya, Somalie, Madagascar, Maurice, Afrique du Sud, Tanzanie, Mozambique, Seychelles, France (représentant la Réunion).	<ul style="list-style-type: none"> - Protocole sur les sources de pollution terrestres dans l'océan Indien occidental - Protocole concernant les zones protégées et la faune et la flore sauvages en Afrique de l'Est - Protocole « prévention et urgence » (pollution des navires en Afrique de l'Est) - Protocole de gestion intégrée des zones côtières (à venir)
Afrique de l'Ouest et centrale	Convention d'Abidjan	Bénin, Congo, Cameroun, Côte d'Ivoire, Afrique du Sud, Sénégal, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Libéria, Nigeria, Sierra Leone, Togo. Pas encore ratifié par Angola, Guinée, Cap-Vert, RDC, Guinée équatoriale, Guinée-Bissau, Mauritanie, Namibie, Sao Tomé-et-Principe.	<ul style="list-style-type: none"> - Protocole de gestion intégrée des zones côtières (Protocole de Pointe-Noire) - Protocole sur les sources de pollution terrestres - Normes environnementales associées aux activités pétrolières et gazières offshore (Protocole de Malabo) - Protocole sur les sources de pollution terrestres (Protocole de Grand-Bassam)
Mer Rouge et golfe d'Aden	Convention de Djeddah	Égypte, Djibouti, Somalie, Soudan, Arabie Saoudite, Jordanie, Yémen.	<ul style="list-style-type: none"> - Plan d'action pour la conservation de l'environnement marin et des zones côtières - Protocole sur la conservation de la diversité marine et réseau de zones protégées - Protocole sur les sources de pollution terrestres - Protocole sur la coopération dans la gestion des pêches et de la mariculture

Tableau 1 : Conventions et protocoles pertinents dans le cadre des programmes maritimes régionaux pour l'Afrique

2.2.4. Stratégies et politiques nationales en matière d'EB

Afin de déterminer le statut des stratégies nationales d'EB dans les 55 États membres de l'UA, une recherche documentaire détaillée a été effectuée, puis complétée par de brefs échanges téléphoniques auprès des départements ministériels et des organismes publics concernés dans plusieurs pays. En outre, des contacts ont été pris avec des représentants des communautés économiques régionales, de l'Union européenne et de la Banque mondiale pour valider la démarche de cartographie. Ainsi, près de 120 documents ont été lus et analysés pour établir leur pertinence par rapport à l'enquête principale. L'analyse présentée ci-dessous n'inclue pas les stratégies régionales ou supranationales en matière d'EB dont certaines sont déjà répertoriées dans la section précédente.

Vu que le niveau d'engagement vers l'EB peut varier d'un pays à l'autre, l'exercice de cartographie répartit les pays en cinq groupes en fonction de leur niveau d'avancement en matière d'EB :

- Les pays disposant d'une stratégie dédiée à l'EB supportée par un plan d'action ;
- Les pays ayant déjà établis une stratégie d'EB, mais pas encore de plan de mise en œuvre ;
- Les pays en train de développer ou élaborer une politique ou une stratégie d'EB ;
- Les pays soutenant le développement de l'EB, mais sans avoir pour l'instant engagé un plan formel pour l'élaboration d'une stratégie en la matière ; et
- Les pays où il n'existe aucune orientation ou politique formelle en faveur de l'EB.

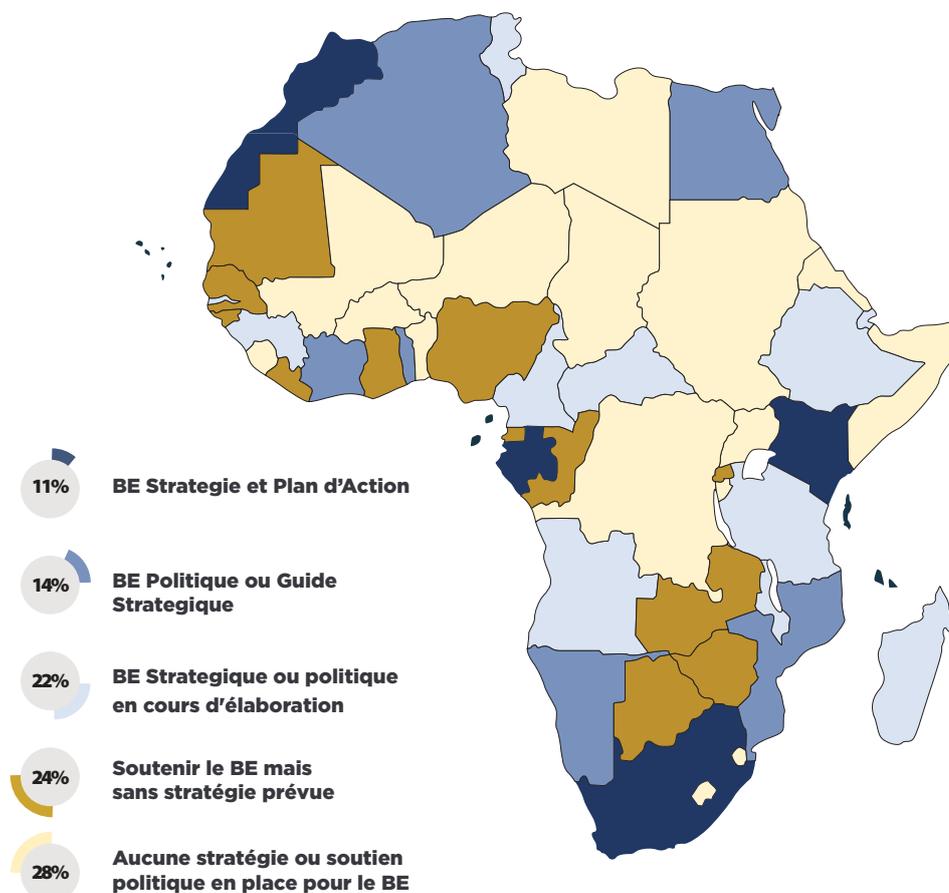


Figure 3 : Situation et avancées des stratégies nationales d'EB dans les États de l'UA (Consultant)

* Carte et pays pas à l'échelle

La **Figure 3** illustre la situation actuelle des cadres stratégiques et politiques nationaux pour l'EB en Afrique. Sur les 55 États membres de l'UA, seuls 14 pays ont élaboré des stratégies ou des politiques nationales en matière d'EB. Parmi ceux-ci, sept (Afrique du Sud, Cap-Vert, Gabon, Kenya, Maroc, Maurice et Seychelles) possèdent des cadres avancés en matière d'EB, y compris des plans d'action et de mise en œuvre en cours d'exécution, cinq (Algérie, Côte d'Ivoire, Mozambique, Namibie et Togo) sont en train de développer des plans d'action pour opérationnaliser leurs stratégies d'EB, et deux (Comores et Égypte) n'ayant pas encore publié intégralement leurs stratégies récemment annoncées. Zanzibar, un gouvernement local décentralisé de la République de Tanzanie, a également développé une politique locale en matière d'EB, mais doit encore traduire ses priorités stratégiques en objectifs réalisables. Le **Tableau 2** met en évidence les principaux cadres et programmes stratégiques pour ce 1er groupe de pays.

Pays	Documents stratégiques ou politiques	Plan d'action ou de mise en œuvre
Algérie	Stratégie nationale pour l'économie bleue	Indisponible
Cap-vert	Charte de la croissance bleue Cadre stratégique d'économie bleue	Plan d'investissement national dans l'économie bleue
Comores	Cadre stratégique pour une politique nationale en matière d'économie bleue	Indisponible
Côte d'Ivoire	Stratégie nationale de l'action de l'État en mer	Indisponible
Égypte	Stratégie nationale de l'économie bleue	Indisponible
Gabon	Gabon bleu	Intégré
Kenya	Plan de secteur de l'économie bleue (2018-22)	Intégré dans le plan de secteur
Maurice	Plan national pour les activités dans l'Océan	Intégré dans le plan national
Maroc	Programme de développement de l'économie bleue	Intégré Initiative Ceinture bleue
Mozambique	Politique et stratégie de la mer	Indisponible
Namibie	Politique d'économie bleue durable	Indisponible
Seychelles	Cadre de politique stratégique et feuille de route de l'économie bleue	Intégré dans la feuille de route
Afrique du Sud	Opération Phakisa pour l'économie de l'Océan	Intégré dans l'opération Phakisa
Togo	Stratégie nationale pour la mer et le littoral	Indisponible
Zanzibar*	Politique d'économie bleue du Zanzibar	Indisponible

Tableau 2 : Documents de référence pour les pays de l'UA possédant une stratégie d'économie bleue établie (Consultant)

* Zanzibar est un gouvernement décentralisé de la République de Tanzanie.

Parmi le reste des pays de l'UA, 12 pays sont actuellement en train de développer une stratégie ou une politique d'EB (Angola, Djibouti, Éthiopie, Gambie, Ghana, Guinée, Madagascar, Malawi, République centrafricaine, Sao Tomé-et-Principe, Tanzanie et Tunisie) et 13 pays prévoient de développer une stratégie nationale d'EB (Botswana, Burundi, Cameroun, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Libéria, Mauritanie, Nigeria, République du Congo, Rwanda, Sénégal, Zambie, Zimbabwe). Cependant, pour les pays suivants : Bénin, Burkina

Faso, Burundi, Érythrée, Eswatini, Lesotho, Libye, Mali, Niger, RDC, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud et Tchad, aucune politique ou orientation stratégique en faveur de l'EB est formellement déclarée. .

3. Précurseurs, instruments et cadres favorables de l'EB en Afrique

3.1. Précurseurs de l'EB

Une EB ne peut ni exister ni se développer dans le vide. Elle est le reflet d'un écosystème d'océan et d'eaux intérieures qui détermine son fonctionnement et son développement. Les précurseurs de l'EB peuvent émaner des aspects économiques (secteurs), sociales (moyens de subsistance), environnementales (durabilité) et écologiques (conservation).

- Pour de nombreux pays, les moteurs de l'EB dérivent de la nature économique de leur écosystème océanique et de leurs eaux intérieures, notamment pour les zones aux ressources abondantes ou à production socioéconomique élevée.
- Parfois, les pays disposant d'abondantes ressources océaniques et fluviales ne sont pas toujours en mesure de les exploiter, soit par manque de planification, de capacités ou de compétences, soit en raison des contraintes environnementales et de conservation.
- Ailleurs, certains pays peuvent cibler les domaines de l'EB qui maximisent leurs avantages comparatifs ou correspondent au mieux à leur modèle de développement, par exemple en donnant la priorité au tourisme côtier pour générer des emplois locaux ou en se concentrant sur le transport maritime et les ports pour réduire le coût du commerce et de la logistique.
- Dans d'autres cas, certains pays et communautés peuvent parvenir à développer une EB florissante sans être nécessairement dotés d'une ressource en la matière, par exemple en se concentrant sur des domaines connexes tels que la construction navale, le transport maritime, la navigation et la technologie marine.

Pour examiner les sources et les objectifs des pays de l'UA en matière d'EB, 16 domaines prioritaires de l'EB ont été désignés, couvrant non seulement les secteurs traditionnels et émergents, mais aussi les composantes liées à l'environnement, au développement social et à la recherche et l'innovation. (Figure 4)

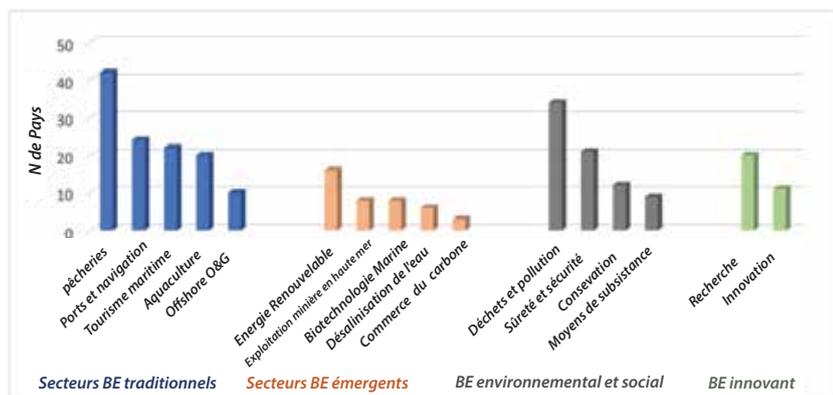


Figure 4 : Moteurs prioritaires de l'EB dans les pays africains (Consultant).

Parmi les secteurs traditionnels de l'EB, la [Figure 4](#) indique que pour un grand nombre d'États membres de l'UA (41 pays), la pêche reste le principal moteur économique, suivie par les ports et le transport maritime (23 pays), le tourisme côtier (21 pays), l'aquaculture (18 pays) et les hydrocarbures (9 pays). Si ces résultats reflètent les grandes priorités en agrégat, ils masquent toutefois de grandes différences au sein des secteurs et entre les pays. Par exemple, pour les pays qui privilégient le moteur de la pêche dans l'EB, la priorité est mise sur la sécurité alimentaire et les moyens de subsistance (31 pays), suivie par la conservation et l'environnement (19 pays) et l'innovation et la technologie (5 pays). De même, les pays qui privilégient les ports et le transport maritime se concentrent principalement sur les activités portuaires (Maroc, Égypte, Kenya, Djibouti) et l'enregistrement des pavillons (Libéria, Sierra Leone, Guinée équatoriale), contre la construction maritime (Afrique du Sud) ou la navigation maritime (Éthiopie).

Il semble par ailleurs que les pays africains soient plus conscients des composantes environnementales et sociales de l'EB, même si moins des deux tiers des pays n'ont pas parvenu à systématiquement intégrer ces dimensions dans leurs politiques et plans de l'EB. D'autre part, alors que la composante déchets et de la pollution a gagné en importance dans la plupart des pays, d'autres composantes telles que la sûreté et la sécurité maritimes ont tendance à être traitées à l'échelle régionale, ce qui reflète les risques et les défis liés à la piraterie maritime et de la sécurité dans le golfe de Guinée et la Corne de l'Afrique.

Par ailleurs, peu de pays africains ont jusqu'à présent intégré les secteurs nouveaux ou émergents dans leurs stratégies pour l'EB. En fait, seuls 20 pays africains incluent la recherche ou l'innovation dans leurs orientations stratégiques en matière d'EB. Plus précisément, des activités telles que le commerce du carbone bleu et la biotechnologie marine ne figurent respectivement que dans quatre (Seychelles, Cap-Vert, Madagascar, Kenya) et sept (Afrique du Sud, Cap-Vert, Maurice, Maroc, Kenya, Namibie, Seychelles) pays Africains.

3.2. Instruments de mise en œuvre de l'EB

Une fois une stratégie d'EB est élaborée et ses moteurs de croissance priorisés, il convient de la rendre opérationnelle en développant les instruments nécessaires pour sa mise en œuvre. Ces instruments doivent être définis et réalisés de façon à assurer le lien entre la formulation d'une stratégie et son exécution. Cette nécessité parte du principe que les stratégies d'EB ne peuvent être appliquées ou mise en œuvre si elles ne sont pas supportées par des outils et des cadres favorables nécessaires de planification, d'institutionnalisation et de réglementation.

3.2.1. Cadres de planification

À l'instar de l'aménagement du territoire, la planification marine et côtière nécessite un cadre de planification spatiale qui informe les politiques et les stratégies d'EB. Étant donné que plusieurs secteurs et opérateurs de l'EB se disputent l'espace limité des mers et des océans, un cadre de planification fondé sur un processus inclusif et

transparent s'avère nécessaire pour permettre une prise de décision équilibrée et une gestion intégrée de l'espace fluvial, côtier et océanique.

Parmi les cadres et les outils de planification spatiale des activités de l'EB, la gestion intégrée des zones côtières (GIZC), la planification spatiale marine (PMS), les aires marines protégées (AMP), les aires marines gérées localement (AMGL), les zones de contrôle des émissions (ECA), les systèmes de gestion du trafic maritime (VTMS), les chenaux de navigation et les dispositifs de séparation du trafic (DST) sont les plus répandus et utilisés à l'échelle internationale.

Si la gestion intégrée des zones côtières et la planification spatiale marine impliquent des processus de planification pour la répartition spatiale et temporelle des activités d'EB, elles diffèrent par leur champ d'application spatial et réglementaire. Un plan de gestion intégrée des zones côtières n'a pas de limite administrative fixe, mais s'applique généralement aux aires marines situées à moins de 2 NM (miles nautique) de la côte, se concentrant ainsi sur des activités telles que la gestion côtière, le tourisme maritime, la pêche côtière, le dragage et les opérations portuaires. En revanche, La planification spatiale marine s'applique généralement à des zones beaucoup plus vastes, telles que les bassins versants côtiers et zones économiques exclusives, ce qui étend son champ d'application à des activités telles que la pêche en haute mer et l'exploitation minière et énergétique extracôtière.

Au sein des GISC et des PMS, certaines zones à usage spécifique ou interdites peuvent être désignées. Par exemple, les aires marines protégées sont établies pour sauvegarder la biodiversité marine et côtière et atteindre des objectifs de conservation et de durabilité à long terme. Les AMP peuvent désigner des zones de protection spéciale ou des réserves marines, voire des sites d'intérêt particulier. Les AMP peuvent également être établies aux niveaux national, local (par exemple, les AMGL) ou international/régional (par exemple, les sites Ramsar).

Dans le même ordre d'idées, les dispositifs de séparation du trafic et les systèmes de gestion de trafic maritime sont utilisés pour la planification et la gestion du trafic maritime et de la navigation dans ou près des zones portuaires et côtières, ainsi qu'autour des sites et installations extracôtiers. Les zones de contrôle des émissions (ECA) sont des zones géographiques maritimes désignées et soumises à un contrôle strict des émissions des navires.

Alors que de nombreux pays africains ont développé, ou sont en train de développer, des stratégies d'EB, il est important d'examiner dans quelles mesures ces stratégies sont soutenues par les cadres de planification appropriés et alignés.

Le **Tableau 3** présente l'état actuel des cadres de planification pertinents pour l'espace maritime et côtier des pays africains. Il montre que si la plupart des États côtiers et insulaires ont établi des aires marines gérées localement et des aires marines protégées. Par contre, moins de la moitié d'entre eux ont pleinement développé des plans de gestion intégrée des zones côtières (21 pays) et de planification spatiale marine (4 pays). En ce qui concerne la planification des zones d'émission, une seule zone de contrôle des émissions de soufre dans toute l'Afrique est actuellement envisagée, à savoir la zone SECA méditerranéenne qui devrait être adoptée par l'OMI en décembre 2022. Enfin, la Somalie semble être le seul pays qui ne dispose d'aucun cadre de planification pour son espace côtier et océanique.

Contrairement aux espaces océaniques, maritimes et côtiers, il n'existe pas d'approche spécifique ou standardisée à l'échelle internationale pour la planification spatiale des lacs, des fleuves et des bassins, sauf pour les cadres nationaux et/ou régionaux en vigueur. Toutefois, l'analyse des plans stratégiques des principales commissions de bassin des lacs et des fleuves en Afrique (Commission du bassin du Nil, Commission du bassin du lac Victoria, Autorité du bassin du fleuve Niger et Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal) montre qu'aucun cadre particulier de planification spatiale, sauf pour les grands ports fluviaux et les règles de navigation annexes.



Pays	GIZC	PMS	AMP	AMGL	SECA
Algérie	En cours	X	✓	✓	En cours
Angola	✓	En cours	X	✓	X
Bénin	En cours	En cours	X	✓	X
Cameroun	✓	En cours	X	✓	X
Cap -Vert	✓	En cours	X	✓	X
Comores	X	X	✓	✓	X
Côte d 'Ivoire	✓	X	X	✓	X
RDC	X	X	✓	✓	X
Djibouti	✓	X	Proposition	✓	X
Égypte	✓	X	✓	✓	En cours
Guinée équatoriale	X	X	✓	✓	X
Érythrée	X	X	✓	✓	X
Gabon	X	X	✓	✓	X
Gambie	✓	X	✓	✓	X
Ghana	✓	X	X	✓	X
Guinée	✓	En cours	X	✓	X
Guinée -Bissau	X	X	✓	✓	X
Kenya	✓	X	✓	✓	X
Libéria	En cours	X	X	✓	X
Libye	X	X	X	✓	En cours
Madagascar	✓	X	✓	✓	X
Mauritanie	s.o.	En cours	✓	✓	X
Maurice	✓	✓	✓	✓	X
Maroc	✓	✓	✓	✓	En cours
Mozambique	✓	X	✓	✓	X
Namibie	En cours	X	✓	✓	X
Nigeria	✓	En cours	X	✓	X
République du Congo	X	X	✓	✓	X
Sao Tomé -et -Principe	X	X	✓	✓	X
Sénégal	✓	En cours	✓	✓	X
Seychelles	✓	✓	✓	✓	X
Sierra Leone	X	X	X	✓	X
Sao Tomé -et -Principe	✓	X	✓	✓	X
Somalie	X	X	X	X	X
Afrique du Sud	✓	✓	✓	✓	X
Tanzanie	✓	X	✓	✓	X
Zanzibar (Tanzanie)	✓	X	✓	✓	X
Togo	En cours	X	X	✓	X
Tunisie	En cours	X	X	✓	En cours

Tableau 3 : Situation de la planification spatiale côtière et océanique dans les pays africains (Consultant)

3.2.2. Cadres institutionnels, de gouvernance et réglementaires

La transition vers l'EB exige une transformation profonde des structures institutionnelles et des modèles de gouvernance. Outre l'élaboration d'une politique et d'un plan stratégique en matière d'EB, les pays et les régions doivent mettre en place des dispositions institutionnelles appropriées pour concevoir, coordonner et superviser la mise en œuvre de ces plans et stratégies, ainsi que pour examiner et suivre leurs progrès et leurs réalisations. Des cadres juridiques et réglementaires appropriés doivent également être adoptés pour promouvoir et développer l'EB. Il s'agit notamment des dispositions juridiques relatives à la planification et à l'octroi de licences pour l'espace maritime, ainsi que des lois et règlements régissant les secteurs et activités de l'EB.

Au niveau institutionnel, une stratégie intégrée en matière d'EB exige un niveau élevé de coordination afin de réduire les risques d'interface, la fragmentation institutionnelle et le chevauchement des politiques. En conséquence, de nombreux pays ont opté pour une structure verticale en créant un ministère ou une agence publique dédiée avec mandat spécifique de développer et de mettre en œuvre les stratégies et les plans d'action en matière d'EB. D'autres pays ont opté pour une structure horizontale en mettant en place des dispositifs de gouvernance intersectorielle, souvent sous la forme de comités de coordination ou de groupes de pilotage de l'EB. Au sein des gouvernements qui n'ont pas mis à jour leur organisation institutionnelle pour répondre aux besoins de coordination et d'intégration de l'EB, ce manque s'est malheureusement traduit par un chevauchement institutionnel conduisant souvent à des politiques incohérentes et à des interventions disjointes et inefficaces.

Le [Tableau 4](#) présente les dispositions institutionnelles qui soutiennent actuellement l'EB dans les États membres de l'UA. Parmi les quatorze États africains qui ont déjà adopté une stratégie en EB, six pays (Cap-Vert, Gabon, Kenya, Maurice, Togo, Seychelles et le gouvernement décentralisé de Zanzibar) ont créé un ministère ou un département gouvernemental dédié, tandis que cinq autres pays (Afrique du Sud, Algérie, Comores, Maroc, Namibie) ont mis en place des comités inter institutions ou des groupes de pilotage gouvernementaux en EB. Les trois pays restants (Côte d'Ivoire, Gabon et Mozambique) n'ont pas remodelé leurs structures de gouvernance bien qu'ils aient développé une stratégie intégrée d'EB.

Pour le reste des pays africains, y compris ceux qui sont en train de développer une stratégie d'EB, la structure institutionnelle fragmentée semble dominer l'espace institutionnel de l'EB. Les exceptions sont la Guinée, la Mauritanie, Sao Tomé-et-Principe, et le Sénégal, qui ont déjà établi des ministères dédiés à l'économie maritime sans pour autant avoir finaliser ou formaliser une stratégie intégrée d'EB.



Pays	Nb d'organismes	Principaux organismes de mise en œuvre et de coordination
Algérie	4	Ministère de l'agriculture, du développement rural et de la pêche Comité national de l'économie bleue
Angola	3	Ministère de l'agriculture et de la pêche
Bénin	5	Ministère de l'environnement vivant et du développement durable
Botswana	4	Département de l'eau et de l'assainissement
Cameroun	4	Ministère de l'environnement, de la protection de la nature et du développement durable
Cap -Vert	1	Ministère de l'économie maritime
Comores	6	Ministère de l'agriculture, de la pêche et de l'environnement
Côte d'Ivoire	5	Ministère de l'environnement et du développement durable
RDC	4	Ministère de l'économie forestière et du développement durable
Djibouti	4	Ministère de l'agriculture et du développement rural
Égypte	7	Ministère de l'environnement
Guinée équatoriale	4	Ministère de la pêche et de l'environnement
Érythrée	5	Ministère des ressources marines
Éthiopie	3	Autorité maritime éthiopienne
Gabon	4	Ministère de la pêche et de l'économie maritime
Gambie	3	Ministère de la pêche et des ressources hydriques
Ghana	4	Ministère de la pêche et du développement de l'aquaculture
Guinée	3	Ministère de la pêche, de l'aquaculture et de l'économie maritime
Guinée -Bissau	4	Ministère de l'environnement et de la biodiversité Ministère de la pêche
Kenya	2	Département de la pêche, de l'aquaculture et de l'économie bleue
Libéria	4	Autorité nationale de la pêche et de l'aquaculture
Madagascar	5	Ministère de l'environnement
Mauritanie	4	Ministère de la pêche et de l'économie maritime
Maurice	1	Ministère de l'économie bleue, des ressources marines, de la pêche et de la marine
Maroc	5	Ministère de l'agriculture et de la pêche Comité intergouvernemental de l'économie bleue
Mozambique	2	Ministère de la mer, des eaux intérieures et de la pêche
Namibie	4	Ministère de la pêche et des ressources marines
Nigeria	6	Ministère de la pêche
Congo	5	Ministère du tourisme et de l'environnement
Sao Tomé-et-Principe	3	Ministère de la planification, des finances et de l'économie bleue
Sénégal	2	Ministère de la pêche et de l'économie maritime
Seychelles	1	Ministère de la pêche et de l'économie bleue
Sierra Leone	4	Ministère de la pêche et des ressources marines
Afrique du Sud	4	Département des affaires environnementales Groupe de pilotage de l'opération Phakisa
Tanzanie	5	Ministère des ressources naturelles et du tourisme
Zanzibar (Tanzanie)	1	Ministère de l'économie bleue et de la pêche
Togo	3	Ministère de l'économie maritime, de la pêche et de la protection côtière Organisme national pour l'action de l'État en mer (ONAEM)
Tunisie	4	Ministère de l'économie forestière et du développement durable

Tableau 4 : Dispositions institutionnelles actuelles à l'appui de l'EB dans les pays africains (Consultant)

Au niveau réglementaire, si la planification spatiale marine, la gestion intégrée des zones côtières et les instruments connexes soient avant tout des outils et des cadres de planification, leurs fondements juridiques réduisent néanmoins l'ambiguïté et les conflits entre les parties prenantes de l'EB et apportent la clarté et la certitude requises par les investisseurs et opérateurs. En fait, la dimension juridique pour leur mise en œuvre dépasse le simple processus de zonage ou du récit du consensus et s'avèrent essentielles au succès de tout cadre ou stratégie d'EB.

D'autres instruments réglementaires sont nécessaires pour compléter les fondements juridiques des outils de planification maritime et assurer la cohérence de l'élaboration des politiques en faveur de l'EB. À cet égard, l'adhésion aux conventions et réglementations pertinentes constitue la base juridique et traduit l'engagement en faveur de la croissance et du développement de l'EB.

L'*Annexe I* décrit le niveau de conformité des pays africains avec les réglementations maritimes. Elle illustre les importantes variations entre les États membres de l'UA en ce qui concerne le niveau d'adhésion. Le constat global reste toutefois celui d'un faible niveau d'engagement et de conformité de la plupart des pays africains. Ce manque d'engagement constitue un obstacle majeur, car il est impossible pour les pays de promouvoir ou de mettre en œuvre des stratégies ou des politiques d'EB sans cadre juridique approprié.

Par exemple, les pays africains qui visent à promouvoir la composante du transport maritime et des gens de mer de l'EB ne peuvent le faire sans adhérer à la Charte africaine des transports maritimes de l'UA et à la Convention STCW (Normes de formation, de certification et de surveillance des gens de mers) de l'OMI. Actuellement, seuls cinq pays africains figurent sur les listes blanches ou grises de la Convention STCW, ce qui signifie que seuls les gens de mer certifiés par ces pays peuvent travailler à bord de navires internationaux, en particulier ceux qui battent pavillon de pays développés ou émergents.

Par ailleurs, les pays qui cherchent à protéger leurs espaces et leurs ressources océaniques contre les utilisations illégitimes et illicites en sont incapables s'ils n'ont pas adhéré aux instruments juridiques pertinents. À l'heure actuelle, seuls 23 pays africains ont signé ou mis en œuvre l'accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, tandis que trois pays seulement ont approuvé la Charte de Lomé de l'UA visant à prévenir la criminalité et la piraterie maritimes.

3.3. Outils et capacités favorables

Outre le contexte et instruments de planification, d'institutionnalisation et de législation, les outils de support et les capacités supplémentaires sont nécessaires pour opérationnaliser les stratégies et politiques de l'EB. Aux fins de cette analyse, nous nous concentrons sur les quatre outils pertinents pour la promotion et la croissance de l'EB : l'innovation, le financement, les compétences et les capacités, et les partenariats et la collaboration.

3.3.1. Innovation

Étant donné que l'EB est un concept relativement nouveau qui couvre à la fois des domaines établis et des activités émergentes tout en exigeant une démarche équilibrée entre les moteurs de la croissance économique et les impératifs de la durabilité et de la conservation, la recherche et l'innovation constituent l'un des outils fondamentaux à la pérennisation de l'écologie bleue.

La plupart des universités africaines disposent d'écoles, d'académies et de départements affiliés spécialisés dans un ou plusieurs thèmes de recherche sur l'EB. De nombreux pays africains ont par ailleurs créé des institutions de pointe pour la recherche sur l'EB. Toutefois, leur concentration est souvent sur des sujets spécifiques tels que l'océanographie, la pêche et l'aquaculture, la navigation et le transport maritime (Tableau 5) plutôt que sur des thèmes de l'écologie bleue.

Pays	Principale institution de recherche sur l'EB
Algérie	Centre national de recherche et développement de la pêche et de l'aquaculture
Angola	Institut national de recherche sur la pêche
Bénin	Centre de recherches halieutiques et océanologiques en matière d'économie bleue
Cameroun	Centre de recherche sur les écosystèmes marins
Cap-Vert	Institut de la mer - IMAR
Côte d'Ivoire	Centre national de recherche océanographique
Égypte	Institut national de l'océanographie et de la pêche
Gambie	Institut GREAT
Guinée-Bissau	Centre d'investigation de la pêche appliquée
Kenya	Institut kényan de la recherche sur la mer et la pêche
Libéria	Autorité nationale de la pêche et de l'aquaculture
Madagascar	Centre national de recherche océanographique
Mauritanie	Institut mauritanien de recherches océanographiques et des pêches
Maurice	Institut mauricien d'océanographie, Centre de recherche sur la pêche d'Albion
Maroc	Institut national de recherche halieutique
Mozambique	Institut national de l'hydrographie et de la navigation
Namibie	Centre national d'information et de recherche marines
Nigeria	Institut d'océanographie et de recherche marine
Sénégal	Centre de recherches océanographiques Dakar-Thiaroye
Seychelles	Institut de recherche sur l'EB
Sierra Leone	Institut de biologie marine et d'océanographie
Afrique du Sud	Institut maritime international d'Afrique du Sud
Tanzanie	Institut tanzanien de recherche sur la pêche - TAFIRI
Tunisie	Institut national des sciences et technologies de la mer

Tableau 4 : Dispositions institutionnelles actuelles à l'appui de l'EB dans les pays africains (Consultant)

D'autres lacunes ont été observées dans la recherche sur l'EB en Afrique, y compris l'accent mis sur les domaines traditionnels de l'innovation, la prédominance de réseaux étroits et centralisés, le manque de collaboration en matière de recherche et de partage des connaissances, ainsi qu'une multitude d'obstacles à la diffusion et à l'inclusion de l'innovation :

- L'absence d'une approche intégrée en ce qui concerne l'innovation en EB entrave le développement de réseaux horizontaux de recherche et d'innovation multidisciplinaires. De même, la recherche et l'innovation en matière d'EB en Afrique se concentrent sur des domaines traditionnels plutôt que sur les marchés nouveaux et émergents tels que l'exploitation minière, l'énergie marine, le financement bleu et le commerce du carbone.
- L'innovation dans le domaine de l'EB ne doit pas se limiter seulement aux produits ou aux technologies, mais doit également s'étendre aux structures de financement, d'institutionnalisation et de gouvernance. Des exemples tels que le cadre de stratégies multiples du Cap-Vert, la structure verticale d'EB de Maurice et le cadre institutionnel décentralisé de Zanzibar constituent de bons points de référence régionaux.
- En ce qui concerne le manque de collaboration et de partenariat, les programmes de recherche et de développement sur l'EB en Afrique sont souvent critiqués en raison de leurs structures centralisées et fermées. Le Réseau africain des instituts de recherche halieutiques et des sciences de la mer (RAFISMER), l'Association des sciences marines de l'océan Indien occidental et l'Institut maritime du golfe de Guinée (GoGMI) constituent autant d'exceptions notables à cette constatation. Des initiatives telles que 'Oceans Research' en Afrique du Sud, qui collabore avec des chercheurs du monde entier, et le Centre Bazaruto au Mozambique, qui héberge un observatoire océanique permanent, constituent des plateformes uniques pour promouvoir la co-innovation et l'accès à des connaissances partagées sur l'EB.
- Les institutions de recherche et de développement sur l'EB en Afrique sont également marquées par l'absence de groupes tels que les opérateurs industriels, les groupes environnementaux et les communautés sociales. Peu d'initiatives de recherche sur l'EB en Afrique sont dirigées par l'industrie ou la communauté, et encore moins de programmes d'innovation en EB en Afrique sont à la fois interdisciplinaires et transfrontaliers pour permettre un partage ouvert des connaissances et une diffusion de l'innovation.

3.3.2. Financements et investissements

L'opérationnalisation et la mise en œuvre des politiques, stratégies et innovations en matière d'EB requiert des investissements et des financements. Cependant, la plupart des initiatives et programmes d'EB en Afrique dépendent encore largement des subventions et de l'aide au développement pour financer leurs activités et interventions ([Tableau 6](#)). Le potentiel de l'EB en Afrique est souvent limité par le manque de financements et d'investissements suffisants et adéquats, et il est urgent de débloquer des capitaux publics et privés pour

D'une part, seule une poignée de pays africains ont développé un cadre de financement et d'investissement dédié à l'EB, laissant son potentiel économique et de croissance à la merci des budgets gouvernementaux limités et des financements privés conventionnels. Des initiatives récentes, telles que l'obligation bleue des Seychelles, donnent un aperçu précieux sur les programmes de financement innovants et qui peuvent être reproduits dans d'autres pays Africains et secteurs de l'EB.

D'autre part, la plupart des instruments de financement dans l'EB en Afrique sont conventionnels, fragmentés et principalement axés sur les activités terrestres. Pour financer les projets transfrontaliers, intersectoriels et pluriannuels propres à l'EB, il est nécessaire de canaliser les financements innovants et le capital-risque et de créer une classe d'actifs africains viables en matière pour les investisseurs. A cet égard, le Fonds bleu pour le bassin du Congo est une initiative transfrontalière qui pourrait servir de référence régionale pour les instruments de financement innovants.

Institution/pays d'origine	Montant dépensé (en millions d'USD)
Japon	1 190
Association internationale de développement	1 108
Institutions de l'Union européenne	736
France	436
Allemagne	301
États-Unis	231
Fonds pour l'environnement mondial	231
Norvège	126
Royaume-Uni	220
Fonds international de développement agricole	217
Suède	99
Autre	541

Tableau 6 : Dépenses d'APD de 2020 pour financer une EB durable en Afrique (Compilé par le à partir des données de l'OCDE 2021)

3.3.3. Compétences, capacités et sensibilisation

Alors que le continent africain adopte petit à petit le concept de l'EB, une transition similaire devra être opérée dans les compétences humaines et dans les capacités des structures institutionnelles et de gouvernance. Pour ce faire, il incombera d'investir dans de nouvelles compétences et aptitudes, ainsi que dans la capacité technique et institutionnelle. Si le manque de personnel qualifié pour s'occuper de l'EB n'est pas résorbé à temps ou de manière adéquate, il pourrait constituer un obstacle à sa croissance à long terme.

Comme expliqué précédemment, plusieurs programmes et initiatives d'EB en Afrique ont été bloqués ou ont échoué en raison de l'absence de financement adéquat, de mise en œuvre efficace ou de bonne gouvernance. Certaines de ces lacunes peuvent être imputées à la faiblesse des compétences et des capacités en matière d'EB en Afrique. Malgré l'immensité de leurs ressources et écosystèmes océaniques et fluviaux, de nombreux pays africains et leurs institutions ne sont toujours pas suffisamment conscients du potentiel de l'EB, souvent en raison de la prédominance et du long héritage de la vie économique, sociale et culturelle terrestre.

Parallèlement, la plupart des pays africains ne disposent pas de ressources ou de plateformes adéquates pour mettre en œuvre et suivre correctement les stratégies et les plans d'action en faveur de l'EB. La recrudescence de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, de la criminalité maritime et des incidents de piraterie dans les eaux africaines met en évidence les faiblesses des cadres de planification et de réglementation existants pour et la nécessité de disposer d'outils et de mécanismes adéquats pour gérer et coordonner sa mise en œuvre.

3.3.4. Parmi les outils pertinents mis au point pour combler les lacunes en matière de capacités, il convient de mentionner la Boîte à outils pour l'évaluation de l'EB de la CEA. Cet outil vise à guider la collecte et l'analyse des données pour l'évaluation socioéconomique des ressources bleues, y compris les biens et les services générés, et à fournir ainsi aux décideurs une vue détaillée du potentiel de l'EB au sein d'un système économique national. À ce jour, la Boîte à outils pour l'évaluation de l'EB a été utilisée à Djibouti et aux Seychelles. Le Centre africain des ressources naturelles, un département de la BAD qui n'accorde pas de prêts, a publié de nombreux guides pratiques pour partager les connaissances et aider les pays africains à maximiser les résultats de développement dérivés des ressources de l'EB *Collaboration et partenariats*.

La dimension transfrontalière de l'EB nécessite le développement de cadres de collaboration pour coordonner et gérer les risques et ressources partagés. Mais même au sein d'une unique juridiction, l'EB englobe de nombreuses parties prenantes : décideurs politiques, organismes de mise en œuvre, investisseurs, opérateurs économiques, communautés sociales, institutions de recherche, environnementalistes, etc. , chacun ayant des points de vue et des intérêts différents vis-à-vis de l'EB. La collaboration et le partenariat sont dès lors des outils nécessaires à la réussite des politiques et des stratégies de l'EB.

Bien que certaines initiatives régionales existent déjà pour coordonner l'EB en Afrique, des différences et des défis fondamentaux persistent, notamment la délimitation des juridictions maritimes et des intérêts territoriaux entre les États membres et la gestion des priorités diverses ou contradictoires entre les pays. De même, la majorité des cadres et processus existants en matière d'EB en Afrique n'ont pas été conçus ou mis en œuvre de manière à maximiser la participation et l'inclusion des parties prenantes.

Dans ces conditions, la coopération et les partenariats entre et au sein des gouvernements, ainsi qu'entre les gouvernements et le secteur privé, constituent un impératif pour la réussite de toute stratégie ou politique d'EB. Parmi les programmes de partenariats pertinents en Afrique, à noter l'initiative de la Ceinture bleue menée par le Maroc et le programme Ocean Hub Africa mené par l'Afrique du Sud. Bien que ces deux initiatives soutiennent le partenariat et la collaboration entre les parties prenantes de l'EB, leur champ d'application et d'intervention reste toutefois limité.

Pour un programme de partenariat plus vaste et plus solide en matière d'EB, l'Afrique et les pays africains peuvent s'inspirer de l'expérience d'autres continents comme l'Asie et l'Europe. L'expérience de l'Union Européenne en matière de conception et de coordination des politiques et des plateformes d'EB parmi ses États membres peut être considérée comme une référence pour les institutions panafricaines telles que l'UA.

4. Tableau de bord, risques et obstacles de l'EB en Afrique

4.1. Tableau de bord de l'EB

4.1.1. Éléments du tableau de bord et processus de consultation

Les sections ci-dessus décrivent le travail et les résultats d'un exercice de cartographie détaillé des cadres, stratégies et politiques d'EB au sein et à travers les États membres de l'UA. La discussion qui a suivi a permis une analyse structurée de l'exercice de délimitation du champ d'application, qui a débouché sur la cartographie des pays et régions d'Afrique en fonction de plusieurs critères fondamentaux relatifs à la croissance de l'EB et aux politiques et stratégies en la matière.

Afin d'étayer davantage l'élaboration des politiques et la prise de décision, une matrice de tableau de bord a été conceptualisée de manière à ce que les États membres de l'UA puissent être classés et comparés en fonction de quatre éléments centraux : i) les moteurs économiques et sectoriels, ii) les dimensions de durabilité, iii) les instruments et cadres de la mise en œuvre, et iv) les outils et capacités de soutien et de développement (*Figure 5*).

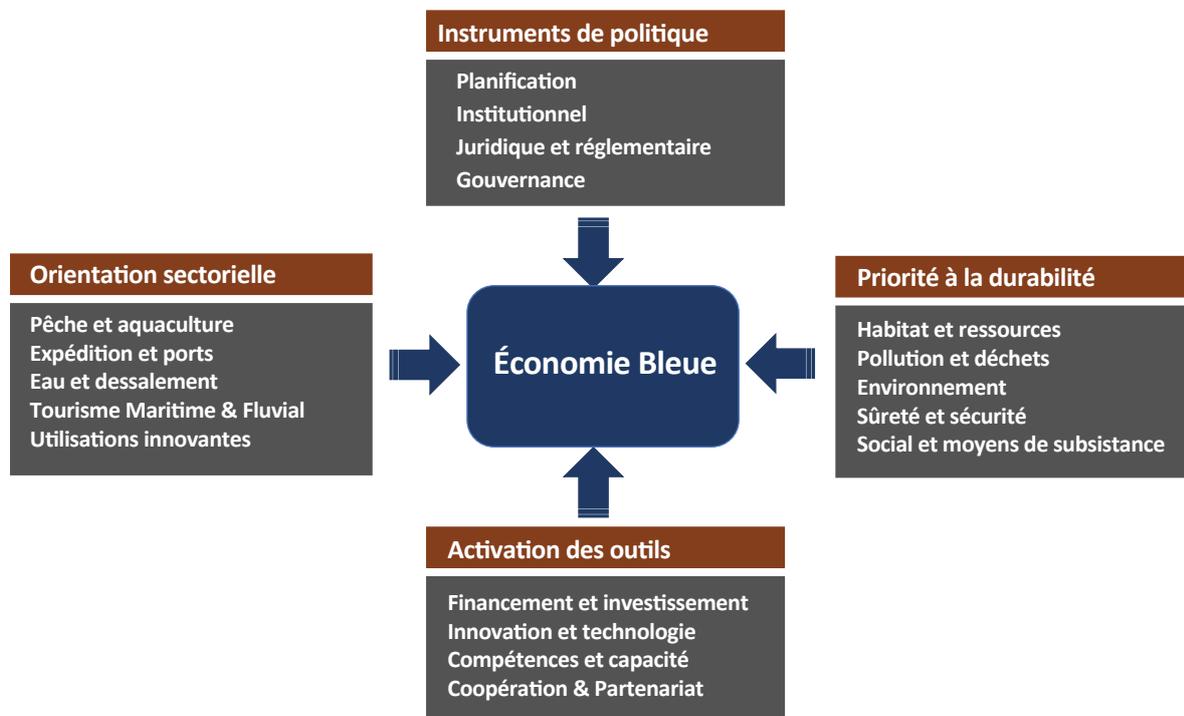


Figure 5 : Composantes de la matrice du tableau de bord de l'EB (Consultant)

Pour chaque composante, chaque État membre de l'UA se voit attribuer un score initial sur une échelle de Likert à 5 points (1 : très faible, 2 : faible, 3 : moyen, 4 : élevé, 5 : très élevé) sur la base des résultats de l'exercice de cartographie. Il convient de noter que les scores ne sont pas toujours exclusifs, c'est-à-dire qu'un score similaire peut être attribué au sein d'une même composante ou d'une composante à l'autre.

Étant donné que le tableau de bord et les scores initiaux étaient fondés sur une évaluation diagnostique descendante, un processus de consultation ascendante a été mis en œuvre pour recueillir un retour d'information des parties prenantes de l'EB afin de leur permettre de commenter sur le classement du tableau de bord et de mettre en lumière les failles et les chevauchements observés dans la gestion et la coordination des stratégies et des cadres de l'EB.

Un échantillon initial de 80 parties prenantes ([Annexe 2](#)) couvrant la plupart des pays et régions d'Afrique a été établi, parmi lesquelles 43 ont répondu, pour un taux de réponse de 52 %. Ces mêmes participants ont aussi envoyé leurs observations en remplissant une courte enquête sur les risques et obstacles liés à l'EB (voir plus loin). Sur les 43 participants, représentant 39 pays d'Afrique, 32 ont corroboré les scores initiaux, 8 ont demandé des modifications des scores initiaux et 3 n'ont pu ni les confirmer ni les réfuter. Les scores du tableau de bord ont donc été modifiés en conséquence, mais sont restés inchangés pour les 15 pays pour lesquels aucune réponse ni réaction n'a été reçue.

4.1.2. Résultats et analyse du tableau de bord

Le [Tableau 7](#) présente les scores du tableau de bord par pays africain et par composante de l'EB après la consultation. Au niveau panafricain, l'objectif de l'EB est orienté vers les secteurs traditionnels tels que la pêche et l'aquaculture et le transport maritime et les ports, avec un intérêt limité pour les secteurs émergents et les utilisations innovantes. Au niveau des pays, il existe des variations entre pays et groupes de pays, les pays de bassins fluviaux se concentrant par exemple davantage sur la gestion des ressources en eau tandis que ceux qui possèdent un important secteur touristique donnent la priorité au tourisme côtier et maritime.

De même, l'intérêt porté à la durabilité par l'EB au sein des pays africains est largement motivé par des préoccupations sociales et de subsistance, tandis que les questions liées à la pollution et aux déchets semblent occuper une position moindre dans les cadres politiques et stratégiques. Ici encore, il existe des différences entre les pays et les régions. Par exemple, la sécurité maritime est une priorité absolue pour les pays d'Afrique de l'Ouest, tandis que la protection des moyens de subsistance est une priorité essentielle pour les pays comptant d'importantes communautés de pêcheurs ([Figure 6](#)).

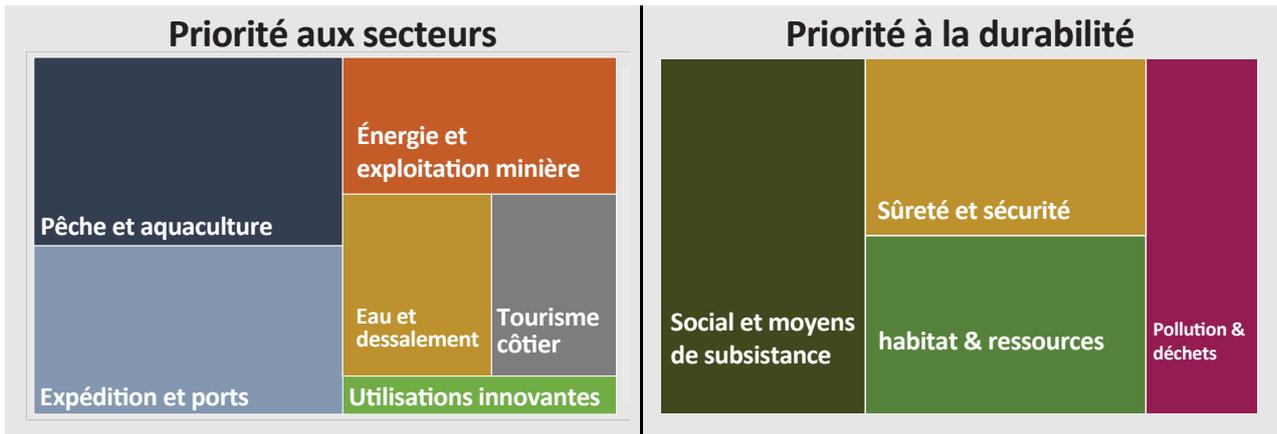


Figure 6 : Répartition du tableau de bord entre la priorité accordée aux secteurs de l'EB et à la durabilité parmi les pays de l'UA (Consultant)



	Priorité aux secteurs					Priorité à la durabilité					Instruments de politique				Outils de soutien		
	Pêche et aquaculture	Énergie et extraction	Transport de marchandises et ports	Tourisme côtier	Utilisations innovantes	Habitat et ressources	Pollution et déchets	Sûreté et sécurité	Social et subsistance	Planification	Institutions	Juridique et réglementaire	Technologie et innovation	Compétences et capacité	Collaboration et partenariats		
Algérie	5	1	2	1	1	1	3	4	4	2	2	3	2	2	1		
Angola	5	5	5	5	1	2	2	2	4	2	1	1	1	1	1		
Bénin	5	5	5	5	1	2	2	2	4	2	2	1	1	1	1		
Botswana	1	2	1	4	1	4	4	1	3	3	2	3	1	1	2		
Burkina Faso	1	1	2	1	1	1	3	3	4	2	2	2	2	2	3		
Burundi	3	1	3	2	1	3	4	3	5	2	3	2	2	2	3		
Cameroun	5	5	5	5	1	2	2	2	4	1	1	1	1	1	1		
Cap-Vert	5	1	5	1	1	5	5	5	5	5	5	1	2	2	5		
Rép. centrafricaine	4	1	3	1	1	4	2	3	5	1	2	1	2	2	2		
Tchad	1	1	1	1	1	5	1	4	5	2	2	2	2	2	2		
Comores	5	5	5	5	1	2	2	2	4	1	1	1	1	1	1		
Djibouti	5	5	5	5	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1		
RDC	5	5	5	5	1	2	2	2	4	1	1	1	1	1	1		
Égypte	3	4	4	3	2	2	3	4	4	4	2	3	3	3	3		
Guinée équatoriale	5	5	5	5	1	2	2	2	4	1	1	1	1	1	1		
Érythrée	5	5	5	5	1	2	2	2	4	1	1	1	1	1	1		
Éthiopie	1	5	5	1	1	1	1	4	5	3	5	2	5	5	5		
Eswatini	1	1	1	1	1	3	1	1	4	3	1	2	2	2	1		
Gabon	5	5	5	5	1	2	2	2	4	1	1	1	1	1	1		
Gambie	5	5	5	5	1	2	2	2	4	1	1	1	1	1	1		
Ghana	5	5	5	5	1	2	2	2	4	1	1	1	1	1	1		
Guinée	5	5	5	5	1	2	2	2	4	1	1	1	1	1	1		
Guinée-Bissau	5	5	5	5	1	2	2	2	4	1	1	1	1	1	1		
Côte d'Ivoire	5	5	5	5	1	2	2	2	4	1	1	1	1	1	1		
Kenya	5	5	5	5	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1		
Lesotho	3	4	1	1	2	4	2	2	5	3	2	3	2	2	5		
Libéria	5	5	5	5	1	2	2	3	4	1	1	1	1	1	1		
Libye	5	5	5	5	1	2	2	3	4	1	1	1	1	1	1		

Tableau 7 : Tableau de bord de l'EB pour les États membres de l'UA

	Priorité aux secteurs					Priorité à la durabilité					Instruments de politique					Outils de soutien		
	Pêche et aquaculture	Énergie et extraction	Transport de marchandises et ports	Tourisme côtier	Utilisations innovantes	Habitat et ressources	Pollution et déchets	Sûreté et sécurité	Social et subsistance	Planification	Institutions	Juridique et réglementaire	Technologie et innovation	Compétences et capacité	Collaboration et partenariats			
Madagascar	5	5	5	5	1	2	2	2	4	1	1	1	1	1	1			
Malawi	4	2	4	1	3	4	3	1	4	4	4	2	3	3	4			
Mali	4	1	1	1	2	5	2	5	5	2	2	1	2	2	2			
Mauritanie	5	5	5	5	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1			
Maurice	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	5	5	5			
Maroc	5	4	5	5	4	3	3	4	4	5	4	4	4	4	3			
Mozambique	2	2	2	2	2	4	3	2	4	3	4	1	2	2	1			
Namibie	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			
Niger	4	1	3	1	1	4	4	3	5	1	2	1	2	2	2			
Nigeria	2	5	5	2	1	3	3	3	5	2	3	2	2	2	4			
Congo	5	5	5	3	1	1	1	1	4	1	1	1	1	1	1			
Rwanda	4	3	3	1	2	5	2	2	5	1	4	1	3	3	3			
Sahara Occidental - Priorité	5	5	5	5	1	2	2	4	4	1	2	1	1	1	1			
Sénégal	5	5	5	5	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1			
Seychelles	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5			
Sierra Leone	5	5	5	5	1	2	2	4	4	1	2	1	1	1	1			
Somalie	5	5	5	5	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1			
Afrique du Sud	3	3	3	3	1	3	1	1	1	3	3	1	3	3	5			
Soudan du Sud	4	1	4	2	2	3	3	4	5	2	1	1	1	1	4			
Soudan	5	5	5	5	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1			
Tanzanie	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			
Togo	5	1	5	5	1	2	2	4	4	1	2	1	1	1	1			
Tunisie	5	5	5	5	1	2	2	4	4	1	2	1	1	1	1			
Sahara Occidental	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.			
Ouganda	4	4	4	1	2	5	2	2	5	3	2	2	3	3	4			
Zambie	5	4	3	1	1	5	2	2	5	3	4	2	3	3	3			
Zimbabwe	5	4	4	4	2	5	2	3	5	2	3	1	3	3	2			

Tableau 7 : (suite)

Pour évaluer le score et la répartition du tableau de bord pour les instruments de mise en œuvre et les outils de soutien, nous avons reporté les scores dans la *Figure 7* afin d'en déduire des perspectives plus approfondies. Les cases représentent l'écart interquartile des scores, le signe x indiquant la médiane et les bords inférieur et supérieur de la case indiquant respectivement le premier et le troisième quartile. Les scores maximum et minimum sont représentés par des lignes d'extrémité qui s'étendent respectivement au-dessus et au-dessous des boîtes. Enfin, les points en haut des graphiques indiquent les scores supérieurs extrêmes aberrants.

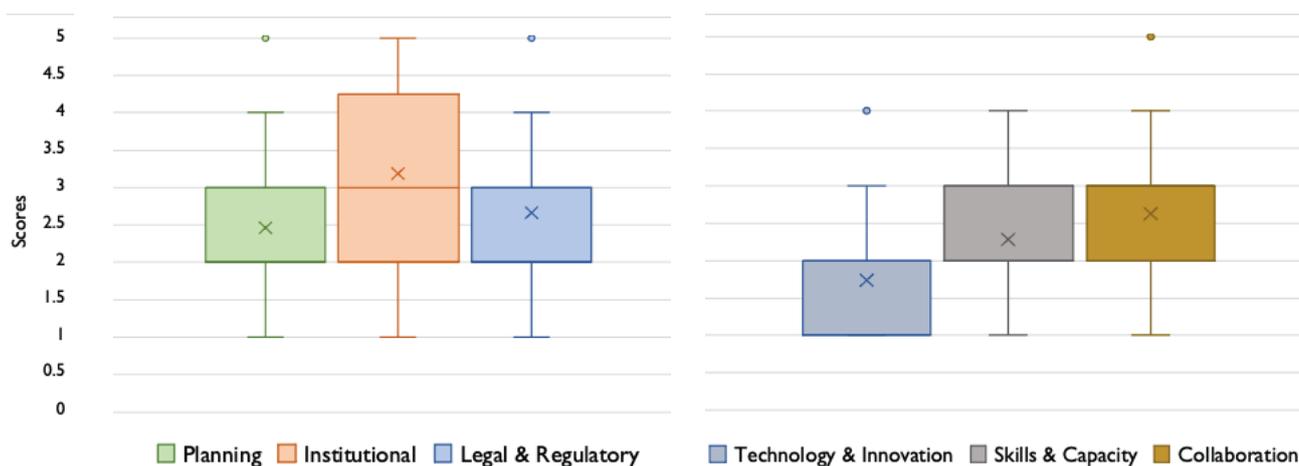


Figure 7 : Répartition des scores du tableau de bord des instruments de politique d'EB et des outils de soutien en Afrique (Consultant)

En ce qui concerne les instruments de mise en œuvre, la Figure 7 indique que la planification reste la composante la plus faible, plus de 58 % des pays de l'UA ayant obtenu un score faible ou très faible pour cet instrument, contre un peu plus de 50 % pour la composante juridique et réglementaire. En revanche, 47 pays ont obtenu un score de 3 ou plus pour la composante institutionnelle, ce qui suggère que de nombreux pays africains disposent de cadres institutionnels adéquats pour l'EB. Parmi les pays qui ont obtenu le score le plus élevé, quatre l'ont fait pour l'instrument de planification et six pour le cadre juridique, ce qui en fait des valeurs aberrantes dans le graphique.

En ce qui concerne les outils de soutien, la Figure 7 montre que 55 % des pays ont obtenu un score faible ou très faible pour toutes les composantes. Plus précisément, 47 pays ont obtenu des résultats insatisfaisants en matière d'innovation et de technologie, soit 8 % de l'ensemble des États membres de l'UA. En ce qui concerne les compétences, les capacités et la sensibilisation, 36 pays (65 %) ont obtenu des résultats insatisfaisants et aucun pays n'a obtenu la note maximale de 5. Enfin, si seuls 23 pays (42 %) ont obtenu un score décevant en matière de collaboration et de partenariat, la plupart des 32 pays restants ont obtenu un score de 3, traduisant le chemin qu'il reste à parcourir sur ce front.



Les scores du tableau de bord ci-dessus et leur répartition mettent en évidence plusieurs lacunes et insuffisances dans les composantes, les politiques de mise en œuvre et les catalyseurs de l'EB en Afrique, tant au sein des pays qu'entre eux. A travers le tableau de bord, les décideurs et les parties prenantes disposent ainsi d'un outil de référence précieux et fondé sur des données probantes pour concevoir, en ce qui concerne l'EB, des interventions prioritaires et des perspectives de développement aux niveaux national, régional ou panafricain. Le tableau de bord sert également d'outil d'analyse comparative permettant aux pays et régions d'Afrique de référencer les politiques et les outils de mise en œuvre exemplaires auprès de leurs pairs plus performants.

4.2. Risques et obstacles liés à l'EB

4.2.1. Questionnaire sur les risques liés à l'EB

En plus de valider l'analyse documentaire d'évaluation et le tableau de bord, l'analyse sujet de cette étude cherche également à recueillir des informations auprès des parties prenantes sur les risques et les obstacles qu'elles perçoivent dans le développement, l'élaboration et la mise en œuvre des stratégies et des politiques d'EB dans leurs pays ou régions respectifs. Pour ce faire, une enquête rapide a demandé aux 80 participants de commenter les scores du tableau de bord et de classer les obstacles ou les défis individuels liés à l'EB à moyen et long terme, et ce sur une échelle de 10 points où 1 reflète la probabilité la plus faible ou l'obstacle le moins critique et 10 reflète la probabilité la plus forte ou l'obstacle le plus critique.

Sur les 80 participants, 48 réponses ont été reçues mais seules 43 ont été prises en compte dans cette évaluation, car deux réponses étaient incomplètes et les trois autres réponses présentaient des valeurs trop extrêmes et donc considérées comme aberrantes. Pour chacun des sept obstacles ou problèmes identifiés, la note moyenne rapportée par tous les participants a été calculée pour classer les risques de la plus haute à la plus basse probabilité. Cette méthode permet de comparer les scores moyens entre horizons (moyen et long termes) afin de saisir les changements dans le niveau de risque perçu. Afin d'approfondir la discussion sur le classement et la répartition des risques et des obstacles, un entretien de suivi en ligne a été réalisé avec huit participants disponibles afin d'évaluer leurs points de vue sur les risques les plus spécifiques dans leurs pays et régions.

4.2.2. Classement des risques et des obstacles

Comme le montre le Tableau 8, l'obstacle le plus important à la croissance de l'EB est le financement. Les projets d'EB signalés sur le continent dépendent traditionnellement du budget national e/out du financement multilatéral, tandis que les investissements privés et les financements mixtes sont peu impliqués dans les projets d'EB. Les personnes interrogées en ligne ont également souligné la rareté des instruments de financement adaptés aux besoins de l'EB et aux particularités des pays et régions d'Afrique. L'absence d'un cadre d'investissement ciblé et dédié à l'EB entrave le financement de sa croissance. Les instruments financiers innovants, tels que les structures de partenariats public-privé, les financements mixtes et le capital-risque, pourraient combler cette lacune et jouer un rôle important dans le financement des projets prioritaires d'EB.

Risques et obstacles au développement et à la mise en œuvre de l'EB en Afrique	Perception (classement 2025)	Perception (classement 2030)
Obstacles à l'investissement et au financement	9	8
Obstacles juridiques et réglementaires	8	6
Obstacles institutionnels et de gouvernance	8	6
Mauvaise connaissance ou compréhension du concept et des principes de l'EB	8	5
Manque de capacité technique, humaine ou de gestion	8	5
Absence de stratégie ou de politique intégrée en matière d'EB	7	2
Obstacles liés à l'interface, à la coordination et aux partenariats	7	7

Tableau 8 : Classement des risques et obstacles liés à l'EB en Afrique (Consultant)

Outre les obstacles financiers, les obstacles juridiques et institutionnels ont également été classés comme critiques ou élevés. Cette constatation reflète la nécessité d'un paysage stable et cohérent où des cadres juridiques et des structures institutionnelles appropriés sont mis en place pour soutenir le développement et la croissance de l'EB. La persistance des scores à haut risque sur les deux horizons temporels reflète la bureaucratie et l'inertie des organismes gouvernementaux et agences publiques en Afrique pour combler les lacunes réglementaires et institutionnelles observées.

Les deux autres obstacles et risques critiques sont liés aux connaissances et aux capacités en matière d'EB. En ce qui concerne le premier point, les participants sont convaincus que les diverses parties prenantes ne connaissent pas suffisamment les concepts de l'EB et ses applications, comme en témoigne le manque de connaissances sur les questions d'intégration, d'innovation et de durabilité. Pour ce qui est du second point, la mise en œuvre et le suivi des stratégies d'EB nécessitent des équipes de gestion instruites et compétentes en la matière, en particulier au niveau de la gouvernance et de suivi. Des programmes ciblés de renforcement des capacités techniques et de développement institutionnel aideraient à surmonter ces obstacles, en particulier s'ils sont mis en œuvre au niveau des institutions régionales ou panafricaines telles que l'UA.

Les deux derniers risques et obstacles critiques sont ceux liés, d'une part, à l'intégration de la stratégie et, d'autre part, à la coordination et au partenariat. En ce qui concerne l'intégration de la stratégie d'EB, presque tous les participants ont souligné la nécessité, mais aussi la difficulté, d'établir une démarche intégrée qui couvre à la fois les dimensions économiques et de durabilité. Toutefois, ces obstacles sont perçus comme importants à long terme, car les pays et régions d'Afrique sont de plus en plus conscients de la nécessité d'intégrer leurs différents secteurs et processus en matière d'EB.

S'agissant des risques liés à la coordination et au partenariat, les personnes interrogées les ont soulignés comme problème persistant à plus d'un niveau. D'une part, les stratégies, politiques et processus coordonnés et harmonisés en matière de l'EB sont des critères de réussite essentiels dans un paysage complexe et aux facettes multiples. Le manque de coordination dans le paysage africain de l'EB apparaît clairement dans les

doublons et chevauchements entre les projets d'assistance technique et les interventions similaires. D'autre part, les risques liés à l'interface et les obstacles au partenariat constituent un frein majeur à la croissance et au développement de l'EB en Afrique.

Il existe peu de projets de partenariat dans l'EB en Afrique, qu'il s'agisse d'arrangements transfrontaliers, inter-industriels ou multipartites. L'expérience acquise dans le cadre de programmes multilatéraux, tant en Afrique qu'ailleurs, peut constituer un bon point de référence pour la gestion des projets transversaux et multidimensionnels de l'EB. D'autre part, l'innovation en matière d'EB est l'un des domaines qui pourraient le plus bénéficier de la coordination et des partenariats. L'entretien de suivi avec les participants sélectionnés a confirmé que l'innovation en matière d'EB n'est pas perçue comme un risque ou un obstacle en elle-même, mais plutôt un symptôme des obstacles liés au partage et à l'accès aux connaissances. Il est possible de surmonter ces obstacles par l'intermédiaire de plateformes d'innovation ouverte qui mettent en commun les ressources, développent des synergies, réduisent les coûts de recherche et de développement.

5. Résumé et conclusions

5.1. Résumé de l'étude

L'Afrique est dotée d'immenses ressources et écosystèmes en matière d'EB, couvrant à la fois des secteurs traditionnels et des domaines émergents. Ces ressources doivent toutefois être gérées de manière soutenable et durable sur les plans environnemental et social. Ces dernières années, les gouvernements et les institutions africaines, sous la houlette de l'UA, ont lancé une série de programmes et d'initiatives visant à promouvoir l'EB en tant que priorité essentielle du développement économique et durable. En conséquence, plusieurs politiques et cadres stratégiques ont été élaborés aux niveaux national et régional, dont la Stratégie de l'EB en Afrique de l'UA.

Pourtant, malgré la pléthore de programmes et d'initiatives relatifs à l'EB, aucune étude ou évaluation officielle n'a été menée à ce jour pour analyser sa portée et son développement en Afrique. Cette étude commandée par l'UA et Expertise France tente de remédier à cette lacune par l'intermédiaire d'une cartographie structurée des stratégies d'EB en Afrique : en examinant leurs instruments de mise en œuvre et leurs outils de support, en identifiant les barrières critiques et les facteurs de risque qui entravent leur exécution, et en évaluant leur alignement avec la Stratégie de l'EB en Afrique et d'autres stratégies connexes de l'UA.

À partir d'une évaluation descendante, un examen approfondi des cadres stratégiques de l'EB en Afrique a été réalisé à quatre niveaux d'organisation spatiale : le niveau international, le niveau panafricain, le niveau régional et le niveau national. L'examen a permis d'identifier 102 documents stratégiques et politiques sur l'EB en Afrique, dont seuls quelques-uns peuvent être réellement qualifiés de stratégie ou de programme de développement. Parmi les 55 États membres de l'UA, seuls sept pays ont développé des stratégies d'EB avancées, tandis que sept autres pays ont élaboré des stratégies partielles sans mettre en place de plan d'action. Parmi les autres pays de l'UA, 12 sont en train de développer leurs stratégies en EB, 13 prévoient de développer une stratégie nationale en la matière et 16 n'ont publié aucun cadre politique ou stratégique pour soutenir ce domaine.

En examinant les instruments de mise en œuvre qui lient les stratégies d'EB avec leur exécution, l'étude a identifié plusieurs lacunes qui entravent l'opérationnalisation des plans et activités liés à l'EB. En commençant par les instruments de planification, l'étude a révélé que moins de la moitié des pays africains disposent de plans de gestion intégrée des zones côtières, tandis que seuls quatre pays disposent de plans de planification spatiale marine. En ce qui concerne le cadre juridique et réglementaire, l'étude a révélé que la plupart des pays africains sont à la traîne par rapport à leurs homologues internationaux en matière de conformité maritime et océanique. Cette constatation affaiblit non seulement la lutte contre la piraterie, les crimes maritimes et la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, mais limite également la participation des pays africains aux principales chaînes de valeur de l'EB, telles que le transport maritime international, la décarbonisation maritime, la biotechnologie marine, et le financement bleu. L'examen de la composante institutionnelle des instruments de mise en œuvre a révélé que seuls 11 pays africains ont créé une institution dédiée pour l'EB, qu'il s'agisse d'un département gouvernemental vertical ou d'un organisme de coordination horizontal. Les 44 autres pays africains gèrent encore leurs systèmes d'EB au travers d'anciennes institutions fragmentées, ce qui va à l'encontre des principes de coordination et d'intégration de l'EB.

En ce qui concerne les outils et les capacités à l'appui des stratégies d'EB, l'exercice de cartographie et de diagnostic a permis le recensement de plusieurs faiblesses et lacunes. Pour ce qui est de l'innovation, les structures hautement centralisées et fermées qui régissent les institutions de recherche et d'innovation en matière d'EB en Afrique limitent le partage et la diffusion des connaissances et entravent la coopération et le partenariat. Sur ce dernier point, il a été constaté que le manque de collaboration et de partenariat s'étendait, au-delà de la recherche et de l'innovation, aux domaines de coordination transfrontalière des programmes et des politiques de l'EB. Plus fondamentalement encore, des lacunes importantes en matière de compétences, de capacités et de sensibilisation dans le domaine de l'EB ont été signalées tant par les institutions en charge du secteur que par les opérateurs et les parties prenantes.

Pour résumer les résultats de l'exercice de cartographie, une matrice de tableau de bord a été élaborée afin d'énumérer et de comparer les cadres d'instrumentalisation et les outils de soutien des politiques et des stratégies de l'EB dans les pays membre de l'UA. Les scores et les classements ont été ajustés pour incorporer les observations de 43 participants à l'enquête représentant divers intérêts en matière d'EB en Afrique. Leurs commentaires et feedbacks ont été obtenus dans le cadre d'une consultation ascendante en vue de compléter l'examen du diagnostic descendant. La matrice du tableau de bord ajusté montre que, malgré les différences entre les pays, l'image globale est celle d'un pauvre paysage de stratégie et de mise en œuvre de l'EB, en particulier pour les instruments de la planification et de réglementation et dans les outils de contribution des compétences et de l'innovation.

En parallèle, un questionnaire a été distribué aux participants afin qu'elles classent par ordre de priorité les principaux risques et obstacles liés à l'EB en Afrique. Les résultats ont montré que les risques financiers et de financement étaient perçus comme les plus critiques pour l'EB, suivi par les obstacles institutionnels et réglementaires, ainsi que les lacunes en matière de compétences et de capacités humaines. Les risques liés à l'interface et à la coordination, bien que moins critiques que ceux liés au financement et à la gouvernance, sont plus persistants et contre-productifs, comme en témoigne le nombre de doublons et de chevauchements entre les projets et les interventions d'assistance technique et d'aide au développement dans le secteur.

5.2. Conclusions et Recommandations

Conscients du potentiel de croissance et de développement que l'EB peut apporter à leurs espaces, régions et communautés, de nombreux pays et communautés économiques d'Afrique ont récemment élaboré plusieurs programmes et initiatives pour soutenir et promouvoir l'EB. Bien que ces programmes et initiatives soient toujours pertinents, beaucoup sont conçus ou mis en œuvre comme des projets isolés ne faisant pas partie d'une stratégie ou d'une politique intégrée d'EB. Pour être fructueuse, une stratégie d'EB nécessite une approche intersectorielle qui concilie les différents secteurs et intérêts économiques opérant dans les espaces océaniques et fluviaux, tout en contrebalançant les objectifs de croissance économique avec les impératifs de durabilité environnementale et sociale.

L'exercice de cartographie structurée réalisé dans le cadre de cette étude a mis en évidence plusieurs lacunes et chevauchements dans le cadre stratégique qui sous-tend la croissance et la mise en œuvre de l'EB en Afrique. D'autre part, cette étude a aussi permis d'identifier les plans stratégiques, programmes d'innovation et initiatives de partenariat réussis en matière d'EB, tant au sein des pays Africains qu'entre les pays et les entités régionales d'Afrique.

Pour combler les lacunes et obstacles observés, tout en alignant et en coordonnant les différents programmes nationaux et régionaux d'EB vers un cadre harmonisé à l'échelle du continent, six recommandations pratiques sont proposées pour considération à court et moyen terme :

- a) Concevoir et mettre en œuvre des programmes de renforcement des capacités et de développement institutionnel pour combler le déficit de compétences et de connaissances en matière d'EB.
- a) Soutenir les pays et régions d'Afrique qui n'ont pas encore développé ou élaboré de stratégies ou de plans d'action structurés en matière d'EB, notamment les pays enclavés et les pays de bassins fluviaux pour lesquels l'EB et ses applications présentent un ensemble différent de possibilités et de défis.
- b) Promouvoir des accords transfrontaliers et de partenariat entre les institutions et les décideurs africains en matière d'EB, notamment par des planifications et des financements conjoints, des projets et des programmes coordonnés, ainsi que des méthodes innovantes et collaboratives de recherche et de développement.
- c) Établir une base de données panafricaine sur l'EB qui permette d'héberger, de mettre à jour et de coordonner les programmes et initiatives en la matière. Cette base de données, que l'UA pourrait héberger et gérer, servirait de plateforme de rencontre pour le partage des connaissances, l'innovation et les partenariats entre les divers intérêts de l'EB (prêteurs, investisseurs, décideurs, communauté des chercheurs, etc.).
- d) Opérationnaliser le cadre et le plan d'action de la Stratégie de l'EB en Afrique par l'intermédiaire d'un programme prioritaire centré sur les domaines thématiques fondamentaux, avec des projets et des résultats ciblés. La combinaison d'une base de données actualisée sur l'EB et de programmes thématiques prioritaires pourrait être perfectionnée pour servir de propositions de projets concrets pour investissement et de financement.
- e) Promouvoir le financement mixte, les partenariats public-privé et d'autres mécanismes de financement innovants pour combler le déficit de viabilité des projets et initiatives phares en matière d'EB.

RÉFÉRENCES

1. Union africaine, 2012, Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans, horizon 2050. UA, Addis-Abeba : Éthiopie
2. Union africaine, 2018, Agenda 2063, Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans, horizon 2050. Addis-Abeba : Éthiopie.
3. UA-BIRA, 2020, Plan de mise en œuvre de la Stratégie de l'EB de l'Afrique pour 2021-2025, UA-BIRA : Kenya
4. UA-BIRA, Stratégie de l'EB de l'Afrique, 2018, UA-BIRA : Kenya
5. Axworthy J, 2019, Africa's Blue Economy: Five Nations Poised for Growth. Raconteur, Finance and Maritime Economy
6. Brent ZW, Barbesgaard M et Pedersen C, 2020, The blue fix: what's driving blue growth? Sustainable Science 15(1):31–43
7. Cantwell M, 2009, The blue economy: the role of the Oceans in our Nation's Economic Future. U.S. Committee on Commerce, Science, and Transportation United States Senate One Hundred Eleventh Congress. Government Printing Office, Washington, 9 juin 2009
8. Cervigni C et Scandizzo PC, The Ocean Economy in Mauritius Making it happen, making it last. Banque mondiale, 2017, 1-292
9. Childs JR et Hicks CC, 2019, Securing the blue: political ecologies of the blue economy in Africa. Journal of Political Ecology, 26(1):323–340
- Carver R, 2020, Lessons for blue degrowth from Namibia's emerging blue economy. Sustainable Science 15(1):131–143
10. De Vivero JLS et Mateos JCR, 2012, The Spanish approach to marine spatial planning. Marine strategy framework directive vs EU integrated maritime policy. Marine Policy 36(1):18–27
11. Domingos G, 2019, Prospects for the Development of the Blue Economy and Governance of Oceans in the SADC. Southern Africa Development Community, 2019. Gaborone : Botswana.
12. Ehlers P, 2016, Blue growth and ocean governance—how to balance the use and the protection of the seas. WMU Journal of Maritime Affairs 15(2):187–203
13. Ertör I et Hadjimichael M, 2020, Blue degrowth and the politics of the sea: rethinking the blue economy. Sustainable Science 15(1):1–10
14. Commission européenne, 2020, Rapport sur l'EB. 2020. Office des publications de l'Union européenne, CE : Luxembourg.
15. Gouvernement des Comores et CEA, 2018, Cadre stratégique pour une politique nationale sur l'EB, Union des Comores. Moroni : Comores.
16. Gouvernement de l'Afrique du Sud, 2014, Unlocking the Economic Potential of South Africa's Oceans, Pretoria : Afrique du Sud

17. Gouvernement des Seychelles, 2018, Seychelles Blue Economy Strategic Policy Framework and Roadmap: Charting the Future (2018-2030). Mahé : Seychelles.
18. Hadjimichael M, 2018, A call for a blue degrowth: unravelling the European Union's fisheries and maritime policies. *Marine Policy* 94:158–164
19. Hoerterer C, Schupp MF, Benkens A, Nickiewicz D, Krause G et Buck BH, 2020, Stakeholder perspectives on opportunities and challenges in achieving sustainable growth of the blue economy in a changing climate. *Front Maritime Science* 6:795
20. Hossain MS, Chowdhury SR et Sharifuzzaman SM, 2017, Blue economic development in Bangladesh: a policy guide for marine fisheries and aquaculture. Institute of Marine Sciences and Fisheries, université de Chittagong, Bangladesh
21. Malshini ST et Zimbroff, A, The Blue Economy in the Indian Ocean -A Literature Review, *Seychelles Research Journal*, volume 1, numéro 2, août 2019
22. Martinez-Vasquez, RM, Milan-Garcia, J et Valenciano, JP, 2021, Challenges of the Blue Economy: evidence and research trends, *Environmental Science Europe*, 33 (61), 1-17
23. McKinley E, Aller-Rojas O, Hattam C, Germond-Duret C, San Mart.n IV, Hopkins CR, Aponte H et Potts T, 2019, Charting the course for a blue economy in Peru: a research agenda. *Environmental Development and Sustainability* 21(5):2253–2275
24. Mishra, A, 2019, India-Africa Maritime Cooperation: The Case of Western Indian Ocean, ORF Occasional Paper n° 221: Observer Research Foundation.
25. Patil P, Viridin J, Diez SM, Roberts J et Singh A, 2016, Toward a blue economy: a promise for sustainable growth in the Caribbean. Rapport n° AUS16344. Banque mondiale, Washington, D.C.
26. Philipp R, Prause G et Meyer C, 2020, Blue growth potential in the South Baltic Sea region. *Transport and Telecommunication* 21:69–83.
27. Potgieter T, 2018, Oceans economy, blue economy, and security: notes on the South African potential and developments. *Journal of Indian Ocean Region* 14(1) :49–70.
28. Pudzis E, Adlers A, Pukite I, Geipele S et Zeltins N, 2018, Identification of maritime technology development mechanisms in the context of Latvian smart specialisation and blue growth. *Latvian Journal of Physics* 55(4):57–69.
29. Rayner R, Jolly C et Gouldman CC, 2019, Ocean observing and the blue economy, *Front Marine Science* 6:330
30. Schutter MS et Hicks CC, 2019, Networking the blue economy in Seychelles: pioneers, resistance, and the power of influence. *Journal of Political Ecology*, 26(1):425–447
31. Shih YC, 2017, Coastal management and implementation in Taiwan. *Journal of Coast Zone Management* 19(4):1–7
32. Silver JJ, Gray NJ, Campbell LM, Fairbanks LW et Gruby RL, 2015, Blue economy and competing discourses in international oceans governance. *Journal of Environmental Development* 24(2):135–160

33. Silver JJ, Gray NJ, Campbell LM, Fairbanks LW et Gruby RL, 2015, Blue economy and competing discourses in international oceans governance. *Journal of Environmental Development* 24(2):135–160
34. Spamer J, 2015, Riding the African blue economy wave: a South African perspective. Dans : 2015 4th International Conference on Advanced Logistics and Transport (ICALT). IEEE, p. 59–64.
35. Suris-Regueiro JC, Garza-Gil MD et Varela-Lafuente MM, 2013, Marine economy: a proposal for its definition in the European Union. *Marine Policy* 42:111–124
36. CEA, 2016a, Blue Economy Study. CEA, Addis-Abeba
37. CEA, 2016b, Blue Economy Policy Handbook for Africa. CEA, Addis-Abeba
38. CEA, 2018, Blue Economy, Inclusive Industrialization and Economic Development in Southern Africa. Commission économique pour l’Afrique, Lusaka : Zambie.
39. Voyer M, Quirk G, Mcllgorm A et Azmi K, 2018, Shades of blue: what do competing interpretations of the blue economy mean for oceans’ governance? *Journal of Environmental Planning and Policy Management* 20(5):595–616
40. Voyer M, Schofield C, Azmi K, Warner R, Mcllgorm A et Quirk G, 2018, Maritime security and the blue economy: intersections and interdependencies in the Indian Ocean. *Journal of Indian Ocean Region* 14(1):28–48
41. Wenwen X, Bingxin Z et Lili W, 2016, Marine industrial cluster structure and its coupling relationship with urban development: a case pf Shandong Province. *Polish Maritime Research* 23(s1):115–122



Annexe 2 : Entités et participants cibles de l'enquête

Pays	Affiliation	Entités cibles	Participants
Algérie	Ministère de l'agriculture et du développement rural	1	0
Algérie	Centre de recherche et développement de la pêche et de l'aquaculture	1	1
Angola	Ministère de l'environnement	2	1
Angola	Institut national de recherche sur la pêche	1	0
Bénin	Centre de recherches halieutiques et océanologiques	1	0
Cap-Vert	Ministère de l'agriculture	2	1
Cameroun	Ministère des forêts et de la faune	1	1
Cameroun	Centre de recherche sur les écosystèmes marins	2	1
Cap-Vert	Institut de la mer - IMAR	2	1
Congo	Ministère de l'économie forestière et du développement durable	1	0
Côte d'Ivoire	Centre national de recherche océanographique	1	1
Côte d'Ivoire	Ministère des eaux et forêts	1	0
Djibouti	Ministère de l'agriculture et du développement rural	1	0
Égypte	Ministère de l'agriculture et de l'aménagement foncier	2	0
Égypte	Institut national de l'océanographie et de la pêche	1	1
Gabon	Ministère de la forêt, de l'environnement et de la protection des ressources naturelles	1	1
Gambie	Département des parcs et de la gestion de la vie sauvage	2	0
Gambie	Institut GREAT	2	1
Ghana	Commission forestière	1	1
Guinée-Bissau	Centre d'investigation de la pêche appliquée	1	1
Kenya	Institut kényan de la recherche sur la mer et la pêche	2	1
Libéria	Autorité nationale de la pêche et de l'aquaculture	1	1
Madagascar	Ministère de l'environnement	2	1
Madagascar	Institut halieutique et des Sciences Marines	2	1
Mauritanie	Ministère du cadre de vie et du développement durable	2	1
Maurice	Ministère de l'économie océanique	2	2
Maroc	Ministère de l'agriculture et de la pêche maritime	2	1
Maroc	Institut National de Recherche Halieutique	2	2
Mozambique	Ministère de l'aménagement foncier et de l'environnement	1	0
Namibie	Institut namibien de la mer et de la pêche	1	1
Nigeria	Ministère fédéral de l'environnement	2	0
Nigeria	Institut d'océanographie et de recherche marine	1	1
Sénégal	Centre de recherches océanographiques Dakar-Thiaroye	2	1
Seychelles	Institut de recherche sur l'EB	2	1
Sierra Leone	Institut de biologie marine et d'océanographie	2	1
Afrique du Sud	Département des affaires environnementales	2	1
Afrique du Sud	Institut de recherche océanographique	2	1
Soudan	Ministère de l'intérieur	1	0
Tanzanie	Ministère des ressources naturelles et du tourisme	2	2
Tanzanie	Institut tanzanien de recherche sur la pêche - TAFIRI	1	1
Togo	Organisme national pour l'action de l'État en mer	1	1
Tunisie	Institut national des sciences et technologies de la mer	1	1
Zanzibar*	Ministère de l'économie océanique	1	1
IGAD		2	1
Commission de la CEDEAO		2	1
Secrétariat de la SADC		2	1
BDEAC		2	1
RAOB		2	1
Comm. séc		2	1
BM SWIOFISH		2	1
UE MASE		2	1
Total		80	43

