

Dubai Port World ou le levier diplomatique émirati en Afrique

—

Oumnia Boutaleb

A propos du Policy Center for the New South

Le Policy Center for the New South (PCNS) est un think tank marocain dont la mission est de contribuer à l'amélioration des politiques publiques, aussi bien économiques que sociales et internationales, qui concernent le Maroc et l'Afrique, parties intégrantes du Sud global.

Le PCNS défend le concept d'un « nouveau Sud » ouvert, responsable et entreprenant ; un Sud qui définit ses propres narratifs, ainsi que les cartes mentales autour des bassins de la Méditerranée et de l'Atlantique Sud, dans le cadre d'un rapport décomplexé avec le reste du monde. Le think tank se propose d'accompagner, par ses travaux, l'élaboration des politiques publiques en Afrique, et de donner la parole aux experts du Sud sur les évolutions géopolitiques qui les concernent. Ce positionnement, axé sur le dialogue et les partenariats, consiste à cultiver une expertise et une excellence africaines, à même de contribuer au diagnostic et aux solutions des défis africains.

A ce titre, le PCNS mobilise des chercheurs, publie leurs travaux et capitalise sur un réseau de partenaires de renom, issus de tous les continents. Le PCNS organise tout au long de l'année une série de rencontres de formats et de niveaux différents, dont les plus importantes sont les conférences internationales annuelles « The Atlantic Dialogues » et « African Peace and Security Annual Conference » (APSACO).

Enfin, le think tank développe une communauté de jeunes leaders à travers le programme Atlantic Dialogues Emerging Leaders (ADEL). Cet espace de coopération et de mise en relation d'une nouvelle génération de décideurs et d'entrepreneurs, est déjà fort de plus de 300 membres. Le PCNS contribue ainsi au dialogue intergénérationnel et à l'émergence des leaders de demain.

Policy Center for the New South

Complexe Suncity, Immeuble C, Angle Boulevard Addolb et rue Albortokal, Hay Riad, Rabat - Maroc.
Email : contact@policycenter.ma
Phone : +212 5 37 54 04 04 / Fax : +212 5 37 71 31 54
Website : www.policycenter.ma

© Policy Center for the New South. All rights reserved
Les opinions exprimées dans cette publication sont celles de l'auteur.



THINK • STIMULATE • BRIDGE

DUBAI PORT WORLD OU LE LEVIER DIPLOMATIQUE ÉMIRATI EN AFRIQUE

Oumnia Boutaleb

A propos de l'auteur, Oumnia Boutaleb

Oumnia Boutaleb est spécialiste en Relations Internationales au Policy Center for the New South. Ses recherches portent sur l'Afrique de l'Ouest, plus précisément sur certains pays de la région.

Oumnia Boutaleb a rejoint le Policy Center for the New South en mars 2019, après avoir obtenu un Master en Affaires Internationales à l'Institut d'Etudes Politiques d'Aix-en-Provence et une Licence en Sciences Politiques à l'Ecole de Gouvernance et d'Economie de Rabat. Avant de rejoindre le Policy Center for the New South, Oumnia a effectué un stage au Ministère des Affaires Générales et de la Gouvernance, à l'Agence de Coopération Internationale Allemande (GIZ) avant d'entamer une courte expérience en conseil stratégique au Cabinet Grant Thornton.

Résumé

Face à la concurrence mondiale croissante, les Emirats arabes unis (EAU) ont pu constater le retard enregistré dans le domaine maritime dans les points stratégiques traditionnels au début du 21ème siècle. Pour autant, le pays détient une position importante sur la scène internationale en ce qui concerne le transport maritime. Grâce à la DP World, instrument diplomatique émirati, le lancement d'initiatives permettant au pays de regagner une place et une implantation dans différents pays a été rendu possible au cours de la dernière décennie. A l'instar des grandes puissances, les Emirats se sont tournés vers des territoires offrant de grandes opportunités. C'est justement ce qui explique l'intérêt nouveau et croissant des grandes puissances pour le continent africain, du fait des nombreuses opportunités qu'il renferme. A cet effet, on observe davantage d'opérateurs portuaires diversifiant leurs activités sur le continent en intégrant l'ensemble de la chaîne de valeur de transport et logistique. Il ne s'agit plus seulement de s'implanter dans des ports mais également de doter les pays d'infrastructures adéquates qui leur permettent d'atteindre un développement dans plusieurs domaines.

DUBAI PORT WORLD OU LE LEVIER DIPLOMATIQUE ÉMIRATI EN AFRIQUE

Introduction

Le rapport des Emirats arabes unis à la mer et au commerce n'est pas récent. A l'instar de nombreux pays de cette région du Golfe, l'espace s'est hissé au cours de l'histoire comme un territoire de croisement de diverses populations ayant cherché à se distancier de situations politiques critiques ou fuyant des problématiques économiques. L'installation de différents peuples dans ce carrefour, à l'instar des Perses, Arabes, Africains, Occidentaux et, bien d'autres, transforme ce dernier en espace multiculturel, encore perceptible aujourd'hui. Avant l'arrivée de l'Islam dans la région, ce sont les échanges maritimes croissants qui donnent lieu à cette nouvelle configuration. Au 7ème siècle, l'arrivée de l'Islam dans le Golfe persique marque l'évolution du rapport de ces peuples à la mer. Historiquement, le peuple émirati est installé sur des terres sèches, dépourvues de végétation et de points d'eau. Pour assurer leur survie, les populations adoptent un style de vie principalement nomade et pratiquent le commerce. La conversion à l'Islam entraîne l'adoption des valeurs de cette religion mais également de la culture arabe qui y est fortement liée à l'époque. L'emplacement stratégique du pays, qui ne porte pas encore son nom, en fait la porte d'entrée de l'expansion de l'Islam en Perse. C'est donc naturellement que les Emiratis, entre autres peuples, prennent l'arabe pour langue, s'inspirent de l'art islamique et s'approprient les sciences dans lesquelles excellent les Arabes. Le rapprochement avec les arabes musulmans offre aux tribus émiraties de l'époque l'opportunité d'un développement par la mer et le commerce, principalement avec leurs voisins asiatiques. Les Européens ne représentent pas à l'époque une menace pour les Arabes qui les devancent dans le commerce maritime. Les Emiratis profitent donc de siècles de domination dans la région sans devoir s'inquiéter d'une quelconque concurrence. Depuis l'arrivée de l'Islam dans la région et jusqu'au 19ème siècle, Dubaï a fait du commerce une composante essentielle de son développement et sert de point de rencontre des grands empires. L'Emirat devient le principal port de commerce avec l'Inde et s'appuie fortement sur l'aspect maritime comme vecteur de son rayonnement.

Les ports émiratis sont alors convoités par plusieurs pays européens. Au début du 19ème siècle, les Emirats sont placés sous la protection des Anglais. Cette étape marque le début de l'affaiblissement du commerce maritime des Emirats ainsi que la perte de leurs avantages maritimes et commerciaux. La protection imposée par les britanniques¹ confère à ces derniers le contrôle de l'ensemble du trafic maritime de la région au détriment des tribus émiraties. Enfin, les évènements mondiaux du début du 20ème siècle, déstabilisateurs, à l'instar des deux guerres mondiales ainsi que les multiples crises financières, contribuent à l'aggravation de la situation économique du pays et à la perte de contrôle de ses ports et de son positionnement dans le commerce international.

1. Y.Courbage, C.Freer, V.Gervais, P.Gunet, Les Emirats arabes unis, Observatoire du monde Arabo-musulman, Fondation pour la recherche stratégique, mai 2017.

La concurrence fait perdre aux Emirats leur ancrage régional traditionnel

Au début du 21ème siècle, la compétition sur les points stratégiques laisse entrevoir un retard maritime et commercial des Emirats arabes unis. Face à la forte concurrence mondiale, principalement dans des zones d'intérêt prioritaires, les Emirats peinent à regagner leur position d'antan. Pour autant, le pays détient une position importante sur la scène internationale en termes de transport maritime et jouit d'un rayonnement². Bien que le pays soit absent de plusieurs points stratégiques, la dernière décennie a vu le lancement d'initiatives encourageant les Emirats arabes unis à regagner une place à l'international et une implantation dans différents pays. Etant confrontés à leur perte de domination dans leur région d'intérêt traditionnelle, les Emirats se sont tournés, à l'instar des grandes puissances, vers des territoires offrant de grandes opportunités.

C'est justement ce qui explique l'intérêt nouveau et croissant des grandes puissances pour le continent africain, du fait des nombreuses opportunités qu'il renferme³. A cet effet, on observe davantage d'opérateurs portuaires diversifiant leurs activités sur le continent en intégrant l'ensemble de la chaîne de valeur de transport et logistique. Il ne s'agit plus seulement de s'implanter dans des ports mais également de doter les pays d'infrastructures adéquates qui leur permettent d'atteindre un développement dans plusieurs domaines. Plus encore, les entreprises en recherche d'opportunités en Afrique commencent à prendre en compte l'importance d'impulser l'intégration régionale africaine à travers le développement de leurs activités. Cette logique est de ce fait également attribuable aux opérateurs maritimes.

Il s'agira, dans ce Papier, de mettre en exergue comment l'opérateur portuaire est utilisé comme un levier diplomatique pour défendre les intérêts stratégiques et économiques de son pays d'origine, en saisissant les opportunités qui s'offrent sur le continent.

La DP World, une histoire familiale émiratie

Née de la fusion de la Dubai Ports Authority et de Dubaï Ports International, la Dubai Ports World est le plus grand opérateur portuaire des Emirats arabes unis. Créée en 2005, elle est une filiale issue de Dubaï World, groupe bien plus large dont le modèle est basé sur celui d'une société d'investissement. Celle-ci détient 80% de DP World. DP World gère le port de Jbel Ali, l'une des infrastructures les plus rentables du pays, soulignant ainsi son rattachement à l'Etat. Les Bin Sulayem sont l'une des familles les plus influentes et puissantes des Emirats arabes unis. Depuis près d'un siècle, la famille s'est affirmée dans le milieu des affaires ainsi que sur la scène politique. Cette appartenance familiale a valu au Sultan Ahmed Bin Sulayem d'occuper, en plus du poste de PDG, celui de président de Dubai World, société mère de DP World, de président d'Istithmar, société d'investissement de Dubaï ainsi que celui de président de la société immobilière Nakheel. Avec Bin Sulayem à sa tête, DP World a entamé son expansion grâce à une stratégie agressive d'acquisition des ports.

La DP World est aujourd'hui présente sur les six continents à travers un puissant réseau composé de 78 terminaux maritimes déployés dans une quarantaine de pays. Au fil du temps, la Dubaï Port World

2. Interview with DP World Chairman, Sultan Ahmed bin Sulayem, from the World Economic Forum 2019, CNBC.

3. DP World à la reconquête de l'Afrique, Financial Afrik, 8 juillet 2021.

s'est transformée en véritable levier diplomatique de la politique extérieure des Emirats arabes unis. Au-delà de la vision économique portée par DP World, les EAU déploient cet outil de soft power dans plusieurs pays d'intérêt, au profit de leur agenda politique, économique et sécuritaire et pour compter dans le jeu concurrentiel. En Afrique, on peut observer la présence de la DP World dans une dizaine de pays, dont le Sénégal, le Mali, la RDC, l'Algérie, l'Égypte, la Somalie, le Mozambique, le Rwanda et l'Angola.

Figure 1 : présence mondiale de DP World



DP World : levier diplomatique émirati

DP World base sa stratégie sur le développement de hubs commerciaux à travers non seulement l'installation de ports mais également de zones franches. Il est vrai que les ports africains font aujourd'hui l'objet de convoitises de la part des grandes puissances. Ne disposant pas de leviers d'influence à la hauteur de ceux d'autres puissances présentes sur les ports africains, l'entreprise émiratie a misé sur une stratégie d'implantation dans les ports secondaires et dispute sa place sur les ports les plus stratégiques.

Que ce soit à travers DP World ou par l'intermédiaire d'autres investissements émiratis, les projets d'infrastructures ne se limitent pas à leur portée économique. Qu'ils soient dans le secteur des transports, de l'agriculture ou encore de la sécurité, ces projets reflètent les ambitions émiraties. Il est vrai que cette stratégie offensive dans plusieurs ports en mer Rouge et dans la Corne de l'Afrique, ainsi que les tentatives de contrôle des routes maritimes et commerciales les plus importantes, ont souvent valu aux EAU d'être accusés d'impérialisme⁴. Cela traduit leur désir d'étendre leur influence politique dans la région et d'atteindre l'Afrique. Cependant, la gestion de ports dans des régions d'intérêt ne se révélant pas suffisante, il a également fallu s'assurer de la sécurisation des routes maritimes et commerciales à travers la lutte contre la piraterie.

4. Rohan Advani, *Constructing Commercial Empire: The United Arab Emirates in the Red Sea and the Horn*, The Century Foundation, December 2019.

Ainsi, la corrélation entre intérêts commerciaux et sécuritaires s'est établie et les acteurs commerciaux, à savoir les entreprises transnationales ou nationales, se sont investis dans le domaine sécuritaire, à travers une coopération avec les acteurs militaires⁵. Dans la Corne de l'Afrique, par exemple, les entreprises privées jouent un rôle primordial dans la gestion de la sécurité. Ainsi, la lutte contre la piraterie, le terrorisme ou encore la sécurité des chaînes d'approvisionnement maritimes sont du ressort de l'Etat mais également de quelques entreprises opérant sur le terrain. C'est ce qui peut, en partie, expliquer les rivalités entre Etats et entreprises dans ces régions. Cette dynamique est également une réalité dans d'autres régions africaines. Bien que les Emirats arabes unis n'aient pas entrepris d'initiative majeure sur le plan militaire, ils ont tout de même entrepris quelques actions à la suite de la militarisation des routes maritimes. En Somalie, par exemple, la lutte contre la piraterie, avec leur soutien, s'est étendue à la lutte contre le terrorisme. De ce fait, en 2014, les Emirats ont appuyé le gouvernement somalien, en fournissant des formations au profit du personnel sécuritaire et en participant à la mise en place d'infrastructures militaires. Aujourd'hui encore, Abou Dhabi continue de verser des fonds à l'Etat somalien pour la rémunération de son personnel sécuritaire.

L'opérateur DP World s'est aligné sur la stratégie émiratie. En effet, à travers l'organisation de conférences internationales ayant pour thème la lutte contre la piraterie, l'opérateur portuaire s'est affirmé comme acteur primordial de la sécurisation du commerce maritime régional.

La quête africaine de DP World

L'importance et le succès d'infrastructures portuaires dans une région dépend non seulement de l'installation en elle-même mais aussi de leur connexion avec d'autres ports régionaux ainsi que leurs liaisons avec des routes commerciales et plateformes logistiques importantes⁶.

Les échanges commerciaux en Afrique atteignent les niveaux les plus bas à l'échelle mondiale. Seulement 12% sont échangés à l'échelle continentale⁷. Bien que les pays commencent à échanger davantage, le commerce intra-régional reste l'un des plus faibles au monde. Aujourd'hui encore, les échanges commerciaux entre pays africains restent bien plus coûteux que ceux entre ces mêmes pays africains et leurs partenaires en Asie ou en Europe. A titre illustratif, les échanges intra-régionaux en Afrique coûtent en moyenne 30 à 40% plus cher. C'est là l'un des principaux points faibles du continent africain. Le manque d'infrastructures ainsi que la faiblesse des installations logistiques freinent considérablement le développement économique et la croissance africains⁸. De façon générale, la disponibilité d'infrastructures routières praticables ne constituent pas la règle générale, les réseaux ferroviaires dans de nombreux pays sont très peu ou très mal développés, les zones de libre-échange sont limitées dans leur fonctionnement. Seize pays sur le continent sont enclavés, ce qui impacte fortement leurs échanges commerciaux. De plus, lorsqu'on y ajoute les conflits en cours et les tensions entre les pays, cet enclavement semble représenter une barrière insurmontable pour nombre d'entre eux.

5. Ayse Kocak, Dubai Ports World as The UAE Foreign Policy Tool, Clingendael, February 2020

6. Perspectives économiques en Afrique, Chapitre 3 : Les infrastructures africaines : un potentiel considérable, mais un impact limité sur la croissance équitable, Banque Africaine de Développement, 2018.

7. Malick Sané, « Infrastructures, commerce intra-africain et développement économique en Afrique », Revue Interventions économiques [En ligne], Hors-série. Transformations, 2017.

8. Cadre pour stimuler le commerce intra-africain des produits et services agricoles. Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, 2021.

L'important déficit en termes d'infrastructures en Afrique, couplé à la faiblesse du commerce intra régional et intracontinental, sont deux freins à l'essor économique du continent. Si les échanges commerciaux intra-régionaux dépassent la barre des 50% dans plusieurs régions ou pays du monde, à l'instar des Etats-Unis, de l'Amérique latine ou, encore, de l'Asie, ce taux est extrêmement bas en Afrique.

L'Afrique représente un marché d'une importance capitale pour le groupe du Sultan Ahmed Bin Sulayem, en ce sens qu'elle constitue un continent en pleine émergence, ce qui s'aligne parfaitement avec la stratégie de l'opérateur portuaire de conquérir des marchés émergents⁹. Les ports font partie intégrante du schéma multimodal que les pays africains souhaiteraient instaurer. Ainsi, DP World est présente dans plusieurs pays africains, à travers de multiples installations allant des ports traditionnels, aux ports en eau profonde, en passant par des ports secs et plateformes logistiques dans des pays enclavés. De plus, dans nombre de ces pays, la présence et les investissements de DP World se sont avérés fructueux et ont contribué au développement économique.

Au Sénégal, avec une présence importante à travers un accord de concession de 25 ans, DP World a fait croître son volume d'import et d'export de 135% en l'espace de 10 ans¹⁰. Le président Macky Sall, a affirmé que la présence de l'opérateur portuaire est très bénéfique pour le Sénégal. D'un point de vue stratégique, ce positionnement à Dakar ouvre la porte à l'opérateur DP World sur les pays d'Afrique de l'Ouest. Plus encore, en raison de l'intérêt croissant de Dubai pour le secteur énergétique, les EAU pourraient s'appuyer sur la présence de DP World afin de prendre part aux projets gaziers et énergétiques en pleine phase de développement au Sénégal et dans la région. En décembre 2020, l'opérateur a investi 1,1 milliard de dollars dans la construction d'un port en eau profonde à Ndayane. DP World prévoit également la création d'une nouvelle zone économique franche, comme c'est également le cas en Egypte et en Somalie (en Somaliland).

La réussite sénégalaise n'est cependant pas la règle sur le continent. DP World est en perte de vitesse depuis son éviction en 2018 par l'Etat de Djibouti qui lui a retiré ses droits sur les infrastructures de Doraleh. Malgré plusieurs victoires sur le plan judiciaire, notamment devant la Cour internationale d'arbitrage de Londres ainsi que devant la Haute Cour de Hong Kong, afin de contester les droits de la China Merchants sur la zone franche de Djibouti, DP World n'a pas réussi à reprendre ses activités dans le pays¹¹. Plus encore, Djibouti refuse de donner suite aux décisions de justice. Et pour cause, les autorités djiboutiennes accusent les Emiratis d'avoir des motivations monopolistiques. Les Emirats arabes unis sont accusés d'user de la DP World comme outil de contrôle des ports de la région de la Corne de l'Afrique dans le but d'avoir une emprise géopolitique. Face aux accusations de l'Etat de Djibouti, DP World s'appuie sur une stratégie alternative. En effet, grâce au contournement des installations djiboutiennes, cette alternative permet à l'Ethiopie de passer par d'autres ports et installations logistiques pour ses exportations et son approvisionnement. L'opérateur portuaire tente d'y parvenir principalement à travers ses concessions au port de Berbera, en Somaliland, et de Bosaso, au Puntland. Une fois encore, l'investissement de la DP World dans ces deux régions est représentatif de ses positions et de ses orientations politiques.

9. DP World to expand investments in Africa, encouraged by political stability, good governance and fulfilment of commitments, DP World Releases, December 2020.

10. DP World reveals ambitious plans for Senegal and Mali, Global Construction Review, October 2017.

11. Alexander Cornwell, Dubai's DP World seeks \$210.2 million in damages from Djibouti – documents, Reuters, April 2021.

Un détour historique nous permet de comprendre l'intérêt des Emirats arabes unis pour un pays comme l'Ethiopie au point d'adopter une stratégie spécifique à ce dernier. Au tout début, les EAU s'intéressent presque exclusivement à la Corne de l'Afrique¹². Région de transition entre le Golfe et le reste du continent, celle-ci attire pendant des années le principal des investissements émiratis. La région suscite l'intérêt, non seulement des EAU, mais aussi de plusieurs pays du Conseil du Golfe. Cet intérêt se traduit au début des années 2000 par de nombreux investissements, principalement à travers l'achat, presque compulsif, de terres agricoles. La sécurité alimentaire étant l'une des plus grandes préoccupations des Emirats arabes unis, mais également de ses voisins, comme le Qatar et l'Arabie Saoudite. Ces derniers dépendent presque entièrement de l'importation de produits alimentaires. En vue de contourner ce risque accru et face à la dépendance aux fluctuations des prix de denrées alimentaires de base, les Emirats arabes unis se sont assurés le contrôle des chaînes d'approvisionnement alimentaires et agricoles dans des pays d'Afrique de l'Est.

Forte d'un marché de plus de 100 millions d'habitants, l'Ethiopie représente un pays d'intérêt majeur pour les EAU. Cependant, malgré des taux de croissance soutenus depuis plus d'une décennie et un développement parmi les plus encourageants d'Afrique, l'Ethiopie souffre de son enclavement. De ce fait, dans l'optique de pouvoir pénétrer le marché éthiopien, les Emirats arabes unis ont opté pour une stratégie de développement d'installations portuaires dans les pays voisins. C'est à cet effet que DP World intervient pour le compte du gouvernement et réalise son premier investissement dans la région, plus précisément à Djibouti au début du 21ème siècle. Des années plus tard, DP World signe avec le gouvernement Djiboutien un accord de concession de 30 ans pour gérer le port de Doraleh. Cependant, devant la dépendance d'un port unique par lequel transitaient près de 95% du flux commercial, l'Ethiopie a souhaité diversifier ses partenaires¹³.

L'installation du terminal à conteneurs à Djibouti ne justifie pas seulement l'intérêt pour l'Ethiopie mais elle représente également l'une des premières infrastructures de DP World en mer Rouge, l'un des passages commerciaux les plus fréquentés au monde puisque près de 10% du commerce maritime mondial transite par la mer Rouge¹⁴. Grâce à des installations sur le littoral comme à Djibouti, DP World réussit non seulement à tirer profit des gains d'une présence sur l'une des routes commerciales les plus importantes mais également de maintenir la compétitivité de son port Jebel Ali, de renommée mondiale face à la compétition croissante dans la région. C'est pour ces mêmes raisons qu'une présence accrue dans cette région a un poids capital pour les Emirats arabes unis et revêt un intérêt stratégique majeur. Il apparaît donc qu'avec la nationalisation des installations djiboutiennes, DP World a refocalisé son attention sur la Somalie.

De l'ambition commerciale à la rivalité étatique

Dans le cas du port de Berbera en Somaliland, les annonces des investissements de DP World sont controversées et ont souvent été critiquées. L'opérateur avait, en effet, fait part de son intention d'investir 442 millions de dollars dans la construction d'un nouveau quai et l'extension du port en eau profonde de Berbera en 2016¹⁵. Pour rappel, en 1991, la Somaliland proclame son indépendance et prend pour capitale la ville de Hargeisa. Après l'éclatement de la guerre civile en Somalie et le

12. Michel Lachkar, La stratégie contrariée des Emirats arabes unis dans la Corne de l'Afrique, France Info Afrique, juin 2018.

13. Amine Ater, Addis Abeba cherche à réduire sa dépendance vis-à-vis de Djibouti. La Tribune, juin 2017.

14. Fret maritime : quels vont être les impacts du blocage du canal de Suez ?, Acte International, avril 2021.

15. Somaliland : DP World remporte un contrat pour la gestion du port de Berbera. Le Monde Afrique, septembre 2016.

renversement de Mohammed Siad Barre, deux régions du Somaliland, partie colonisée par les britanniques, déclarent leur indépendance. Cependant, le Somaliland n'a jamais été reconnu par la communauté internationale comme étant un Etat bien qu'il dispose de toutes les caractéristiques qui définissent un Etat de facto. De plus, outre l'intérêt stratégique que permet un ancrage dans le port de la prétendue République de Somaliland, des considérations politiques ont motivé ces investissements. Avec le blocus des pays du Golfe en 2017, à savoir une rupture de tout lien économique et diplomatique entre l'Arabie Saoudite, les Emirats arabes unis et le Bahreïn, d'un côté, et le Qatar, de l'autre, une crise économique et politique s'est installée entre les pays de la région. Laquelle crise n'a pas tardé à se manifester sur les zones d'intérêt stratégique pour les pays faisant ainsi de l'Afrique une région disputée. Les liens étroits entre le président somalien Mohamed Abdulahi Mohamed Farmajo et le Qatar ne sont pas vus d'un bon œil par les Emirats arabes unis. Ce rapprochement peut apporter un éclairage sur les raisons de l'investissement de la DP World en Somaliland. La stratégie émiratie consiste donc à soutenir le Somaliland sans toutefois le reconnaître en tant qu'Etat.

Par ailleurs, le développement et la gestion de ces ports a ouvert la voie à des contrats bien plus stratégiques. Après l'attribution de la gestion du port de Berbera à DP World, le gouvernement émirati a conclu un accord militaire d'une durée de 25 ans avec le Somaliland, ce qui devrait lui permettre de gérer la base militaire et l'aéroport de Berbera¹⁶. En 2017, toujours à Berbera, Divers Marine Contracting, société de services maritimes, a reçu près de 90 millions de dollars de la part de l'armée émiratie pour installer une base navale¹⁷. Cette nouvelle base située non loin des côtes yéménites, couplée à une présence militaire en Erythrée, permet aux EAU de maintenir leur emprise sur la région malgré l'annonce de son retrait de la guerre. Pour DP World, qui aura un rôle à jouer du fait de l'imbrication entre l'aspect commercial et sécuritaire, le positionnement sur le port de Berbera lui permet d'ores et déjà de s'inscrire dans les routes commerciales les plus importantes et relie directement le pays au continent africain par la mer. Plus encore, grâce à l'expansion de l'opérateur portuaire émirati, ce dernier parvient à rattacher trois régions stratégiques. Elément d'une importance capitale, bien que le Somaliland ne soit pas reconnu comme Etat, il a signé avec l'Ethiopie en 2019 un accord pour la construction d'une route reliant le port de Berbera à la ville de Togochale, d'un investissement de 400 millions de dollars financé par le Fonds pour le développement d'Abou Dhabi¹⁸. De plus, DP World se hisse en tant que plus grand employeur en Somaliland. En offrant à la région des investissements lui permettant de développer ses infrastructures comme les structures sanitaires, les installations hydrauliques ou encore les infrastructures routières, DP World fournit à la Somaliland les éléments d'un Etat en devenir.

Destination pour de nombreux Somaliens chassés par la violence dans le sud du pays, le Puntland est une région du Nord-Est de la Somalie qui a proclamé son autonomie en 1998. Officiellement, la Somalie ne reconnaît pas son statut autonome. Comme dans le cas du Somaliland, DP World est passée outre le statut controversé de la région et a remporté une concession de 30 ans en 2017. L'opérateur, accusé par la Somalie d'avoir violé sa souveraineté, devait en principe développer et assurer la gestion du port de Bosaso à travers sa filiale P&O Ports. Cependant, en raison du changement de statut de DP World, l'Etat du Puntland menace de rompre le contrat le liant à l'opérateur portuaire. Selon les responsables de l'Etat du Puntland, outre le flou sur le statut de l'entreprise, DP World n'aurait pas respecté ses engagements et aurait occasionné des pertes au port de Bosaso. La perte de ses droits sur le port entraînerait un recul stratégique considérable pour les Emirats dans la région. Le Puntland

16. Une nouvelle base militaire des Émirats arabes unis s'installe dans la Corne de l'Afrique. Jeune Afrique, février 2017.

17. Divers Group Says It's Building UAE Naval Base in Somaliland, Bloomberg, novembre 2017.

18. Berbera corridor to boost trade between Somaliland and Ethiopia, Further Africa, June 2020.

représente en effet un port important pour le transport dans le golfe d'Aden et dans le sud de la mer Rouge et du canal de Suez.

Cependant, dans sa recherche d'influence régionale, l'opérateur DP World s'est lui-même retrouvé imbriqué dans des considérations géostratégiques et politiques. L'assassinat d'un haut cadre de l'entreprise sur le port de Bosaso a été attribué au Qatar bien qu'il ait été revendiqué par le groupe terroriste Al-Shabaab¹⁹. Le rival des Emirats depuis la crise du Golfe tenterait d'évincer son concurrent.

Avec l'acquisition de ports en Somalie, et la négociation en cours d'une potentielle installation dans le Jubaland et la région du Sud-Ouest, DP World participe à la fragmentation du pays. En permettant aux différents Etats fédéraux ayant proclamé leur indépendance du gouvernement central de se développer sur les plans économique et commercial, l'entreprise leur attribue davantage de pouvoir et de crédibilité dans leur recherche d'autonomisation. Naturellement, dans ce contexte, la division fait escalader les tensions sur le plan interne entre territoires somaliens et entre Mogadiscio et Dubaï. Depuis 2018, la présence de DP World en Somalie est interdite²⁰. Farmajo, qui ne cache plus son hostilité envers les Emirats, a dénoncé l'accord de Berbera auprès de la Ligue arabe.

Figure 2 : Ports gérés par DP World en mer Rouge²¹



19. Dubai Port Official Shot Dead in Somalia, Police Say, Bloomberg, february 4 2019.

20. Somalia bans Dubai ports operator DP World, says contract with Somaliland null, Reuters, March 2018.

21. Rohan Advani/Datawrapper (<https://Tcf.Org/Content/Report/Constructing-Commercial-Empire-United-Arab-Emirates-Red-Sea-Horn/?Session=1>)

L'expansion continentale de DP World emboîte le pas aux ambitions émiraties

Toujours à l'Est, au Rwanda, pays enclavé, DP World a installé un port sec à Masaka à près de 20 kilomètres de la capitale Kigali. Cette plateforme logistique qui se présente en plusieurs phases, est aujourd'hui l'un des plus grands ports sec d'Afrique. La première phase a nécessité un investissement de près de 35 millions de dollars et a permis la création de 700 emplois. A travers cette installation, DP World et le Rwanda ambitionnent, d'une part, de désenclaver le pays en l'intégrant à la chaîne de commerce régionale et de l'ouvrir aux marchés internationaux et, d'autre part, de réduire les coûts du transport et de la marchandise aux échelles nationale et régionale. La seconde phase du projet concernera la création d'entrepôts et d'équipements d'emballage ainsi que des sites de stockage des produits chimiques. Au-delà de l'impact économique que ce port sec a permis de générer, cette infrastructure portuaire procure à DP World une porte d'entrée sur des pays à très fort potentiel économique dans lesquels son activité est inexistante, comme l'Ouganda, la Tanzanie ou encore le Burundi.

En Afrique australe, DP World a obtenu la concession du Terminal Polyvalent du port de Luanda en Angola pour une durée de 20 ans, premier port qu'elle exploite dans la région²². Conformément à l'accord, l'opérateur portuaire se doit d'investir 190 millions de dollars sur les vingt années. En 2019, la concession du port accordée à l'entreprise Sopotros a été retirée à cette dernière jugée trop proche de l'ancien président Dos Santos pour être remise en janvier 2021 à la DP World. Comme à chaque port qu'elle investit, DP World ambitionne de transformer l'Angola en plaque tournante du commerce dans la région. De plus, le personnel portuaire sera préservé et formé par l'entreprise dans une logique d'intégration et d'inclusion.

Au début du mois d'avril de la même année, à la suite d'une requête judiciaire angolaise, Abu Dhabi gèle les comptes bancaires de la famille Dos Santos. Outre ce rapprochement dans le secteur du transport, les relations entre les Emirats arabes unis et l'Angola se sont développées ces dernières années. Après l'annonce d'un investissement de 2 milliards de dollars dans l'économie angolaise (agriculture, industrie et énergie), les rumeurs d'une éventuelle coopération militaire ont commencé à se propager en début d'année. Cette coopération devrait se présenter sous forme de formations pour le personnel de sécurité angolais. En échange, les Emirats arabes unis devraient profiter de l'industrie angolaise pour la production de matériel électronique qu'ils distribueront en Afrique australe.

En Afrique centrale, en République démocratique du Congo, DP World a gagné le pari d'une pénétration sur l'un des projets les plus importants du pays. Ayant remporté, en 2018, la concession du futur port en eau profonde de Banana, l'opérateur dotera la RDC de son premier port en eau profonde dans la région du Kongo Central dans le Sud-Ouest du pays²³. Grâce à ce projet, le pays de Tshisekedi réduira sa dépendance envers ses voisins et participera davantage au commerce mondial. Négocié sous le gouvernement de Joseph Kabila, l'accord de concession de 30 ans et d'un investissement d'un milliard de dollars, considéré désavantageux pour Kinshasa, est toujours en négociation avec le président Tshisekedi. Par ailleurs, bien que la pratique soit de plus en plus rejetée par les pays africains, DP World souhaite instaurer un périmètre d'exclusivité de 90 km autour de son projet. C'est l'une des

22. DP World and Angola sign 20-year concession agreement, Ship Technology, 27th January 2021

23. RDC : l'émirati DP World remporte une concession de 30 ans pour le nouveau port de Banana avec un premier investissement de 350 millions \$, Agence Ecofin, 26 mars 2018

raisons entravant le démarrage du projet et ayant amené le président congolais à repousser, en avril 2021, les négociations d'une année et demie. En effet, il s'avère que DP World ne soit pas le seul acteur présent. L'australien Fortescue a remporté le projet très convoité du Grand barrage d'Inga sur lequel le pays fonde beaucoup d'espoirs. Afin de permettre l'exportation de gaz et de l'hydrogène qui seront produits, l'entreprise australienne a prévu de construire un port entre les villes de Banana et Boma, empiétant ainsi sur la zone d'exclusivité souhaitée par l'opérateur émirati. Devant l'importance des deux projets et l'attachement de Kinshasa à ces derniers, le gouvernement a suggéré aux deux entreprises de trouver un terrain d'entente. En mai 2021, les termes du précédent contrat ont été renégociés autorisant ainsi un début des travaux pour la construction du port de Banana²⁴.

Conclusion

Il apparaît clair que l'opérateur portuaire agit conformément aux intérêts stratégiques et économiques de son pays d'origine. L'expansion du groupe est soumise à des considérations économiques, certes, mais également géopolitiques et stratégiques pour le compte des Emirats arabes unis.

Le positionnement de DP World sur plusieurs ports stratégiques et dans plusieurs plateformes logistiques a participé au façonnement des relations entre Etats ou au sein d'un même Etat. L'entreprise émiratie s'érige donc comme l'instrument économique au service de la politique ayant eu un impact national et régional.

Sur le continent africain, la concurrence qui bat son plein fournit aux pays des canaux de développement et de croissance économique. De nombreuses entreprises portuaires transnationales s'installent en Afrique également avec l'optique de promouvoir l'intégration régionale dans le but d'impulser le commerce dans les sous-régions et à l'échelle continentale. S'il existe des divergences sur les intentions primaires des grands groupes opérant en Afrique, il n'en est pas moins sûr que certains pays, comme le Sénégal, ont tiré profit de ces investissements. Cependant, pour la plupart des opérateurs, cette stratégie est à double tranchant, y compris pour DP World. Pour un pays comme la Somalie, la présence accrue des installations de DP World a intensifié les frictions et tensions internes et a contribué à une fragmentation du pays.

Après la perte de sa concession à Djibouti, malgré quelques réussites au début des années 2000, notamment à Djibouti même ou encore à Dakar, DP World a perdu en crédibilité sur le continent et a rencontré des difficultés dans le développement de projets durant quelques années. L'opérateur, qui ne disposait pas réellement de stratégie spécifique au continent africain, élément lui ayant porté préjudice, et qui n'a pas réellement mesuré le poids de la concurrence sur le terrain, s'est tout de même relevé ces dernières années. Avec l'obtention de ses derniers accords de concessions dans plusieurs pays, DP World renaît de ses cendres en Afrique.

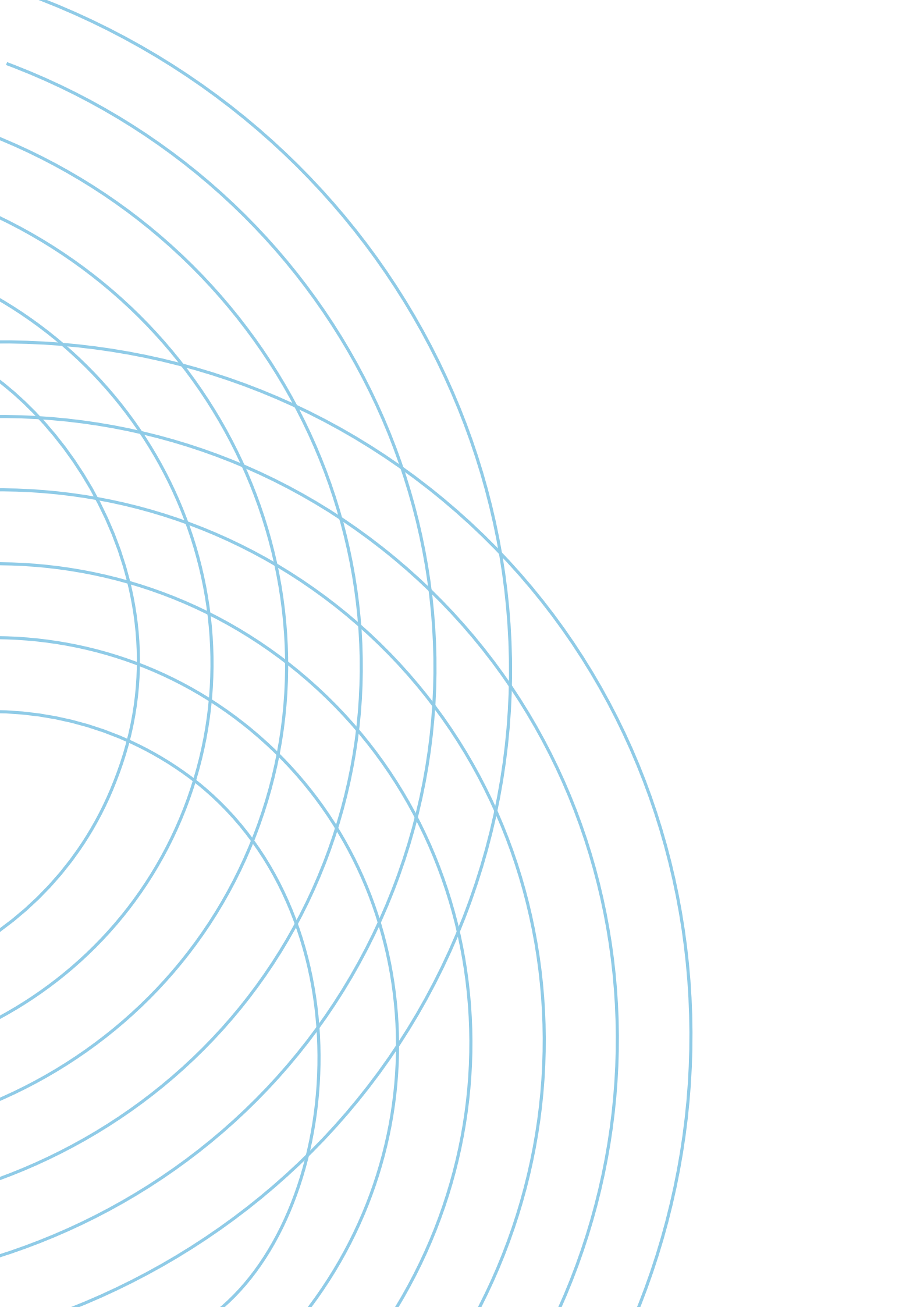
Les considérations géopolitiques, la recherche du profit ainsi que le désir d'intégrer des marchés émergents et dynamiques sont les principaux moteurs de l'activité de DP World en Afrique. Au-delà de ce qu'il représente en termes d'opportunités économiques, le continent représente un intérêt stratégique pour les Emirats arabes unis. Ces derniers tentent de se positionner à travers DP World, du fait de l'importance des routes commerciales dans la sécurisation de leurs intérêts régionaux.

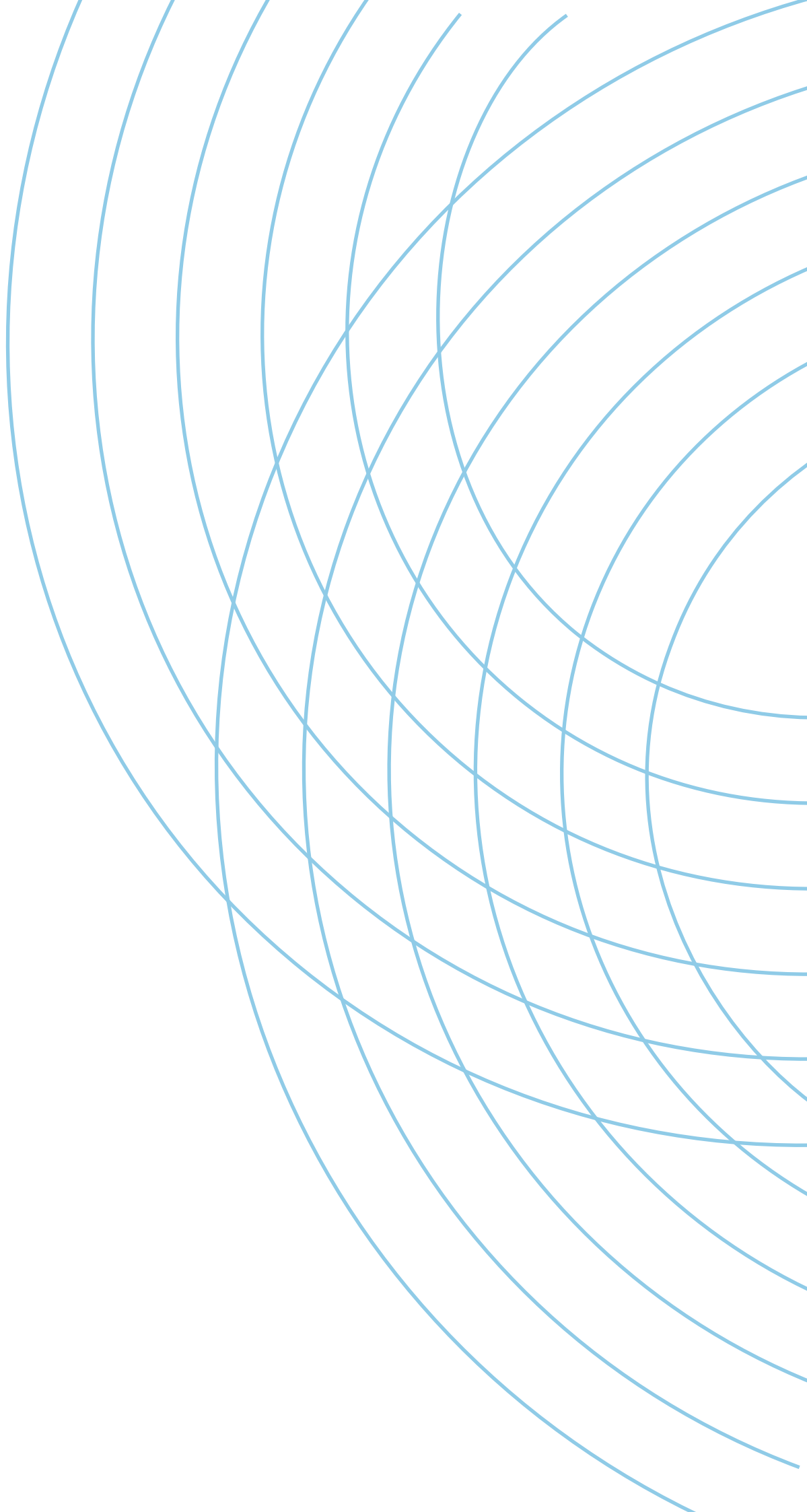
24. La RDC et DP World signent un accord sur les clauses renégociées du projet du port de Banana, Financial Afrik, mai 2021.

Il est, par ailleurs, incontestable que les rivalités entre pays et la concurrence croissante sont perceptibles et transposables sur le terrain et définissent largement les dynamiques régionales en Afrique.

Recommandations

- Etant donné la concurrence accrue dans l'ensemble des grands ports africains, ainsi que la domination de certaines entreprises occidentales sur le continent, du fait de rapports historiques, DP World aurait plus intérêt à investir dans des ports certes secondaires mais néanmoins stratégiques. Ces ports leur donneraient un ancrage dans leurs régions d'intérêt, comme c'est le cas en Afrique de l'Est, tout en leur permettant d'éviter de se heurter à des entreprises d'envergure supérieure.
- La maîtrise de l'ensemble de la chaîne de valeur de l'activité commerciale maritime et portuaire est aujourd'hui une composante essentielle de la réussite de l'installation d'un opérateur portuaire. Il ne s'agit plus seulement d'investir dans l'infrastructure logistique mais également de développer toutes celles autour de l'installation. Ainsi, DP World devrait intensifier le développement de l'ensemble de la chaîne de transport intermodal afin de permettre une meilleure connectivité du port aux routes ou réseaux ferroviaires, par exemple. Une meilleure connectivité et une logistique de qualité dans le port permettent un bien meilleur flux de l'activité et, de ce fait, une réduction du temps de traitement de la marchandise et une diminution des coûts.
- L'éviction de DP World du port de Doraleh à Djibouti a mis à mal le développement de l'opérateur portuaire sur le continent et a freiné ses activités pendant plusieurs années. Cela démontre qu'un travail essentiel doit être fait sur les relations diplomatiques avec le pays dans lequel l'activité portuaire est développée, étant donné que les concessions sont très souvent gérées à un niveau étatique. Il conviendrait également de coopérer avec l'ensemble des parties prenantes afin d'éviter la répétition d'un scénario similaire. Le rapprochement avec des acteurs et des entreprises locales permet de se doter des meilleurs outils et de maîtriser les spécificités locales, indispensables au bon développement d'un projet.







Policy Center for the New South

Complexe Suncity, Immeuble C,
Angle Boulevard Addolb et rue Albortokal,
Hay Riad, Rabat - Maroc.

Email : contact@policycenter.ma

Phone : +212 5 37 54 04 04

Fax : +212 5 37 71 31 54

Website : www.policycenter.ma