

Entre conflits armés et El Niño, la dangereuse convergence des crises en mer Rouge

31.8.2026 - Abdek Mahamoud Abdi | Université de Montpellier

Actuellement, deux crises indépendantes se conjuguent dans la région de la mer Rouge : le conflit qui perturbe la navigation dans les deux principaux détroits stratégiques de la région, Ormuz et Bab el-Mandeb, et un épisode El Niño intense confirmé par l'Organisation météorologique mondiale (OMM) en juin 2026.

Chacune de ces crises, prise isolément, exercerait une pression considérable sur une région parmi les plus vulnérables au monde sur le plan alimentaire (la zone de la mer Rouge comprend des pays particulièrement fragiles tels que la Somalie, le Yémen et le Soudan). Leur combinaison exacerbe encore les risques.

Abdek Mahamoud Abdi, *Université de Montpellier*

L'ESSENTIEL

- **La guerre perturbe les routes commerciales de la mer Rouge, renchérissant les importations de céréales, de carburant et d'engrais et menaçant l'approvisionnement régional.**
- **El Niño aggrave la situation climatique, avec une sécheresse et des chaleurs extrêmes suivies de possibles inondations, mettant à mal récoltes et élevages.**
- **La combinaison des deux crises pourrait amplifier leurs effets respectifs, à un moment où le Soudan, la Somalie et le Yémen disposent de très faibles marges de manœuvre pour absorber un nouveau choc.**

La crise des attaques des houthistes en mer Rouge

La région a déjà été confrontée aux répercussions qu'une crise en mer Rouge pourrait avoir sur la sécurité alimentaire régionale.

Lors de l'attaque des navires commerciaux par les rebelles houthistes en novembre 2023, le trafic quotidien moyen dans le canal de Suez (Égypte) a diminué d'environ 57 % en quelques mois, passant de 4 millions à 1,7 million de tonnes par jour. Près de 15 % du commerce maritime mondial transitent par la mer Rouge, dont environ 8 % du commerce de céréales. Les navires ayant poursuivi leur navigation ont principalement contourné le Cap de Bonne-Espérance (Afrique du Sud), prolongeant ainsi leur trajet de dix à quatorze jours et entraînant un coût supplémentaire de carburant estimé à environ un million de dollars par voyage.

Cette situation a provoqué une hausse des prix du blé, du carburant et des engrais dans l'ensemble de l'Afrique de l'Est. Au Yémen, cela s'est traduit par une aggravation de la faim, le pays important environ 90 % de ses céréales de base. En décembre 2023, faute de financement, le Programme alimentaire mondial avait suspendu la distribution alimentaire générale dans les zones sous contrôle des autorités de Sanaa, après l'échec des négociations visant à réduire le nombre de bénéficiaires de 9,5 à 6,5 millions de personnes.

<https://www.youtube.com/embed/7Aon2xInKwk?wmode=transparent&start=0>

De plus, en mars 2024, un missile houthiste a détruit le cargo Rubymar, qui transportait 21 000 tonnes d'engrais, ce qui a mis en danger les récifs coralliens ainsi que les usines de dessalement dans la région. Cet incident a rappelé les risques liés à la conjonction du transport maritime, des intrants agricoles et d'un conflit armé le long de la même route maritime.

Depuis l'escalade militaire impliquant l'Iran, Israël et les États-Unis en février 2026, la marine iranienne a fermé à plusieurs reprises le détroit d'Ormuz, ce qui a entraîné une baisse du trafic pétrolier, tombé bien en deçà des niveaux d'avant-guerre. Le 20 juillet, les houthistes ont instauré un nouveau blocus contre l'Arabie saoudite, et deux jours plus tard, ils ont revendiqué des attaques visant deux autres pétroliers dans la mer Rouge.

Ces points de passage, essentiels au transport d'énergie et d'engrais, subissent une pression accrue, et les assureurs maritimes commencent déjà à facturer ce risque qui renchérit les coûts de transport et peut, à terme, se répercuter sur les prix à la consommation.

Le nouvel épisode du phénomène El Niño

De plus, l'Organisation météorologique mondiale (OMM) a confirmé le développement d'un nouvel épisode d'El Niño depuis juin 2026 et prévoit son intensification marquée tout au long de l'automne. <https://www.youtube.com/embed/i066Lb24e1Q?wmode=transparent&start=0>

Pour la Corne de l'Afrique et le sud de la péninsule Arabique, l'Éthiopie, le Soudan du Sud, l'Ouganda ainsi que le Yémen font face à un grave déficit de précipitations et à des chaleurs extrêmes de juin à septembre 2026. Les prévisionnistes régionaux du Centre de prévision et d'application climatiques de l'IGAD (ICPAC) comparent déjà cette sécheresse anormale à celles de 1997 et de 2023, deux années particulièrement destructrices pour les récoltes locales et la sécurité alimentaire de populations déjà fragilisées par les conflits, l'instabilité politique, les déplacements forcés et les chocs climatiques successifs.

Les prévisions saisonnières indiquent un risque accru de précipitations supérieures à la normale entre octobre et décembre dans plusieurs régions de l'Afrique de l'Est, faisant craindre des épisodes de pluies intenses et d'inondations. Ce qui pourrait initialement sembler apporter un soulagement risque plutôt de rappeler, dans certaines zones, les épisodes de pluies extrêmes et d'inondations observés lors du puissant épisode El Niño de 1997-1998. Ce dernier était caractérisé par des inondations dévastatrices en Afrique de l'Est et des crues meurtrières dans les oueds yéménites.

Face à la succession de ces deux extrêmes climatiques (sécheresse puis inondations), les agriculteurs, les éleveurs et les communautés côtières de la région se trouvent privés d'une période de stabilité pour reconstruire et reconstituer leurs moyens de subsistance, ce qui les maintient dans une situation de vulnérabilité chronique.

La convergence de ces deux crises en mer Rouge

Pris isolément, la guerre et El Niño représenteraient déjà des défis importants pour la région. Combinés, ces deux phénomènes ne se contentent pas de s'additionner ; chacun vient amplifier les effets de l'autre.

Une hausse des prix à l'importation, due à la guerre, affecte davantage les populations dont les récoltes ou le bétail ont récemment été touchés par la sécheresse. De plus, une région dont une grande partie de la réponse humanitaire dépend d'un seul corridor maritime dispose d'une marge de manœuvre limitée si ce corridor est perturbé au moment où les besoins explosent en raison de

facteurs climatiques.

Les premières victimes de l'impact sont déjà au bord de l'épuisement.

Au Soudan, selon les dernières données conjointes de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et du Programme alimentaire mondial (PAM), en juin 2026, environ 19,5 millions de personnes, soit 41 % de la population, souffrent d'une faim aiguë ; une famine a été confirmée dans le camp de Zamzam ainsi qu'à El Fasher et à Kadugli, et 14 autres zones sont considérées à risque jusqu'en septembre.

En Somalie, environ 6 millions de personnes sont confrontées à des niveaux élevés d'insécurité alimentaire aiguë cette année, dont près de 1,9 million au niveau « urgence », avec un risque de famine signalé dans le district de Burhakaba.

Au Yémen, environ 18,3 millions de personnes vivent dans l'insécurité alimentaire aiguë, et l'appel humanitaire de l'ONU pour le pays n'était financé qu'à hauteur de 19 % au 21 juillet 2026. Aucun de ces pays ne dispose de la marge de manœuvre nécessaire pour absorber un choc supplémentaire sur ses importations, en plus de celles déjà en cours.

Djibouti occupe une position centrale dans cette dynamique. Plus de 90 % du commerce éthiopien, y compris les céréales et les pesticides, transitent par les ports djiboutiens. Le Programme alimentaire mondial y exploite par ailleurs sa base logistique humanitaire régionale, comprenant des silos à grains d'une capacité de 40 000 tonnes (pour une capacité globale de stockage de 65 000 tonnes), servant de point d'approvisionnement et de transbordement pour la Somalie, le Yémen, le Soudan, le Soudan du Sud et l'Éthiopie.

L'agriculture éthiopienne, déjà fragilisée par des années de conflits interne et des précipitations irrégulières, ne peut se permettre un nouvel épisode de retards ou de coûts logistiques élevés (comme en 2024). Si le trafic à Bab el-Mandeb (au sud de la mer Rouge) venait à se détériorer comme en 2024, voire davantage, cela ne représenterait pas seulement un inconvénient pour les infrastructures portuaires de Djibouti, mais serait une atteinte directe au corridor approvisionnant un pays comptant plus de 136 millions d'habitants et alimentant une grande partie de l'aide humanitaire dans la région.

Cinq mesures concrètes

La crise de 2023-2024 a constitué un prélude et, surtout, une leçon largement sous-exploitée. Cinq mesures concrètes pourraient contribuer à une meilleure résilience face à ces chocs sans précédent et à améliorer la situation cette fois-ci.

Premièrement, il conviendrait de traiter différemment les cargaisons de nourriture et d'engrais par rapport au fret ordinaire, en leur accordant la priorité pour les escortes navales et le soutien aux assurances, afin qu'elles ne soient pas considérées comme des marchandises ordinaires soumises aux mêmes calculs de risque commercial. Aussi, les donateurs internationaux (Banque mondiale et autres organisations de développement) peuvent cofinancer un mécanisme de réassurance étatique pour prendre en charge les coûts supplémentaires.

Deuxièmement, l'ouverture de négociations diplomatiques indirectes (à travers des médiateurs régionaux) avec les houthistes permettrait de sanctuariser et sécuriser les trajets des navires humanitaires ou jugés vulnérables, sur le modèle de l'initiative céréalière de la mer Noire en 2022.

Troisièmement, il est crucial de mobiliser le financement humanitaire avant que les récoltes ne

soient mauvaises, et non après. Les mécanismes d'action anticipative, tels que les transferts de financement, le soutien au déstockage du bétail et le prépositionnement de stocks dès qu'un seuil météorologique est franchi ; ont déjà démontré leur efficacité dans la région de la Corne de l'Afrique. Avec un phénomène d'El Niño annoncé plusieurs mois à l'avance, la fenêtre pour intervenir de cette manière est désormais ouverte.

Quatrièmement, il serait pertinent de s'appuyer sur les infrastructures d'urgence climatiques déjà en place à Djibouti et de les optimiser pour une meilleure performance au cours de cette crise. La base logistique humanitaire du PAM à Djibouti a été conçue précisément pour résister à ce type de choc régional et climatique.

Cinquièmement, il serait souhaitable que l'Éthiopie et Djibouti poursuivent leurs efforts pour optimiser et connecter les différents terminaux portuaires existants, non seulement comme un projet de développement à long terme, mais également comme une mesure concrète pour se protéger contre le risque d'immobilisation d'un seul point de passage. Surtout, l'harmonisation transfrontalière des barrières douanières le long des corridors peut permettre de réduire le coût final des produits de base.

Abdek Mahamoud Abdi, Doctorant EDBA, *Université de Montpellier*

Cet article est republié à partir de The Conversation sous licence Creative Commons. Lire l'article original.

<https://www.umontpellier.fr/articles/entre-conflits-armes-et-el-nino-la-dangereuse-convergence-des-c rises-en-mer-rouge>