

# UNE APPROCHE EUROPÉENNE DE LA CITÉ-ÉTAT DE DJIBOUTI | PIVOT GÉOSTRATÉGIQUE ET *HUB* TRANSCONTINENTAL



La « construction européenne » et ses affres ont pour effet pervers de détourner l'attention des Européens en général et des Français en particulier du monde tel qu'il devient. Ainsi la cité-État de Djibouti est-elle parfois perçue comme une simple commodité militaire sur le continent africain. De fait, ce territoire est un important point d'appui, tant sur le plan de la lutte contre le terrorisme en Asie du Sud-Ouest que dans les opérations contre la piraterie, aux approches de la route de Suez. La stabilité de Djibouti – elle fait contraste avec les situations géopolitiques de la Corne de l'Afrique –, est donc essentielle à la sécurité des voies maritimes entre l'Asie et l'Europe. C'est aussi sur le plan géoéconomique que la cité-État entend valoriser sa position stratégique. L'idée est de faire de ce territoire un *hub* entre Méditerranée, océan Indien et Afrique orientale. Ce projet entre en résonance avec les temps longs de l'histoire et la mondialisation des échanges à travers l'océan Indien. L'Europe ne saurait s'en désintéresser.

Jean-Sylvestre MONGRENIER | Chercheur associé à l'Institut Thomas More

« L'Europe a faim de Création et soif d'Avenir (...). L'Europe réclame la Grande Idée dont seraient investis ces Hommes Forts (...). Je proclame tout cela bien haut et à l'apogée, sur la barre du Tage, le dos tourné à l'Europe, les bras levés, les yeux fixés sur l'Atlantique en saluant abstraitement l'Infini ! »

Fernando Pessoa, *Ultimatum*, 1917

Si l'Europe en tant que Grande Idée ne peut être pensée indépendamment du regard théorique sur le lointain horizon, la « construction européenne » et ses affres ont pour effet pervers de détourner l'attention du monde tel qu'il devient. Ainsi la cité-État de Djibouti est-elle parfois perçue comme une simple commodité militaire sur le continent africain : un État-garnison en quelque sorte. De fait, ce territoire est un important point d'appui sur le plan de la lutte contre le terrorisme en Asie du Sud-Ouest. Il est essentiel aux opérations contre la piraterie, dans le golfe d'Aden et au large de la Somalie, avec pour enjeu la libre circulation des flux entre le canal de Suez et le détroit de Bab-el-Mandeb. Les destinées de Djibouti – dont la stabilité fait contraste avec la difficile situation géopolitique régionale – conditionnent donc l'endiguement des logiques de chaos en Asie du Sud-Ouest et dans la Corne de l'Afrique.

A un niveau plus général, la forte présence militaire occidentale permet de sécuriser la principale voie maritime entre l'Asie et l'Europe. Pourtant, la cité-État n'entend pas vivre de sa seule rente de situation. Ses dirigeants veulent valoriser au plan géoéconomique la position centrale de Djibouti dans les dispositifs géostratégiques régionaux. L'idée est de faire de ce territoire un *hub* global entre la Méditerranée, l'océan Indien et l'Éthiopie, voire toute l'Afrique orientale et centrale. Le projet peut sembler ambitieux mais il entre en résonance avec les temps longs de l'histoire dans cette partie du monde et s'appuie sur la mondialisation accélérée des échanges à travers l'océan Indien. Les ambitions de Djibouti nous initient aux processus à l'œuvre, processus dont les puissances occidentales ne sauraient s'abstraire.

## | Un exemple de stabilité dans une région névralgique

### | La cité-État de Djibouti

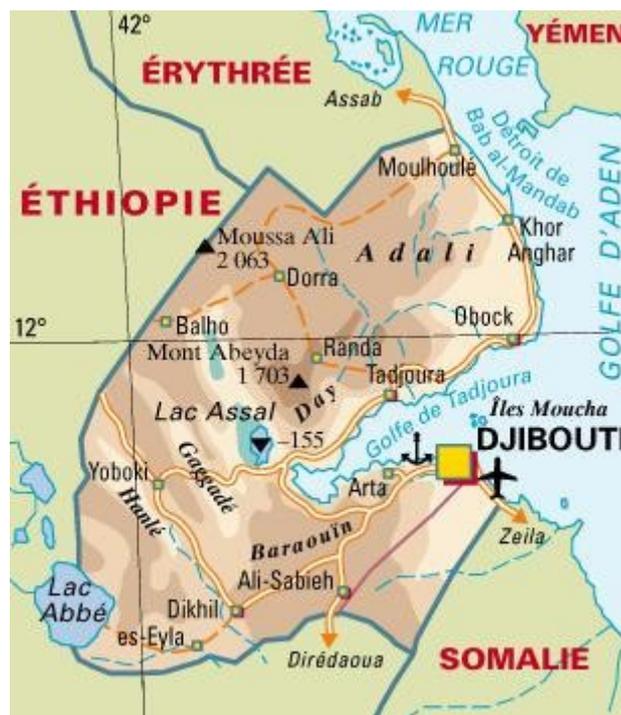
La focalisation des dirigeants de l'Europe en crise sur leurs problématiques internes, d'importance il est vrai, et la continentalisation des esprits en Europe ont pour corrélat une fascination quasi-hypnotique pour la Chine et l'Asie-Pacifique dont le poids dans l'équilibre mondial de la puissance est grandissant. Dans cette pesée globale, l'océan Indien – ses États riverains et leurs formidables *hinterlands*<sup>1</sup> – sont, sinon oubliés, quelque peu négligés du moins, et ce bien que les armadas des puissances occidentales aient renforcé leur présence dans ces eaux depuis les attentats terroristes du 11 septembre 2001 et le lancement de l'opération *Enduring Freedom* (7 octobre 2001). Les anciennes puissances impériales que sont la France et le Royaume-Uni disposent toujours d'un certain nombre de territoires dans cet océan – songeons aux départements français (La Réunion, Mayotte) ou à l'île britannique de Diego Garcia –, auxquels s'ajoutent des espaces d'influence sur le plan diplomatique, linguistique et culturel. Quant aux États-Unis, les Britanniques louent la base de Diego Garcia dont on sait l'importance dans le contrôle des flux maritimes et aériens.

Dans le dispositif général, il faut insister plus particulièrement sur le cas de Djibouti, territoire dont l'importance dans le système des relations entre l'Europe, l'océan Indien et l'Asie-Pacifique est inversement proportionnelle à la superficie. De fait, Djibouti s'étend sur 23 200 km<sup>2</sup> et les trois-quarts de ses habitants, soit un peu moins de 900 000 âmes, se concentrent dans la capitale dont le territoire porte le nom. Aussi la République de Djibouti pourrait-elle être considérée comme une cité-État, à l'instar des réseaux de villes et comptoirs qui animaient

<sup>1</sup> Les pays riverains de l'océan Indien regroupent le tiers de l'Humanité et si tous ne vivent pas à proximité des littoraux, ces pays et leurs populations sont pleinement engagés dans le processus de « mondialisation-maritimisation ».

autrefois l'économie-monde de l'océan Indien (Aden, Djeddah, Ormuz, Calcutta, Malacca, etc.). Sur cette question, les travaux de Fernand Braudel sur les développements historiques du capitalisme, ceux d'Immanuel Wallerstein et les apports plus récents de l'« Histoire globale » sur la *primitive globalization* nous aident à mieux comprendre ce qui se joue à Djibouti et sur les pourtours de l'océan Indien. Et si un modèle devait servir de référence aux dirigeants de Djibouti, ce serait peut-être celui de la cité-État de Singapour. Ancien *emporium* britannique à l'intersection de l'océan Indien et de l'Asie-Pacifique, Singapour est dépourvue de rente pétrolière ou autre et son dynamisme repose sur l'exploitation de sa position et la maîtrise des services de haut niveau (services portuaires, finance, éducation).

Carte 1 | Le territoire de Djibouti



Source | aerbt.free.fr

## | De puissants héritages historiques

Située sur les côtes africaines de la mer Rouge, Djibouti est partie prenante de ce corridor afro-asiatique qui, à travers l'isthme de Suez et le détroit de Bab-el-Mandeb, relie la Méditerranée à l'océan Indien<sup>2</sup>. Il faut ici insister sur l'antériorité historique et l'importance de la mer Rouge, et ce depuis la Haute Antiquité, bien avant que l'Afrique ne soit perçue comme totalité. Au début du III<sup>e</sup> millénaire avant J.-C., cette mer est déjà explorée par les Égyptiens dont les textes mentionnent le « pays de Pount »<sup>3</sup>, sur les côtes africaines. Vers 1500 avant notre ère, la reine Hatschepout aurait organisé une grande expédition militaire en cette lointaine contrée. Par la suite, les Phéniciens ont déployé leurs réseaux commerciaux en mer Rouge comme dans le golfe Persique et jusqu'en Inde. Au VI<sup>e</sup> siècle avant J.-C., Scylax de Caryandax, navigateur grec au service de Darius Ier, aurait exploré les côtes de la mer Rouge en partant de l'Indus<sup>4</sup>. Suite à la geste d'Alexandre le Grand, ce sont les souverains hellénistiques puis les Romains qui contrôlent la mer Rouge. De l'époque romaine date le « Périple de la mer Érythrée », attribué

<sup>2</sup> La mer Rouge s'étire sur près de 2000 km et sa largeur peut atteindre 300 kilomètres. Son nom est souvent attribué à la couleur des algues en cours de décomposition. Toutefois, le Romain Quinte-Curce, auteur au premier siècle de notre ère d'une histoire d'Alexandre le Grand, explique qu'Érythrée était le nom d'un roi de la région, « Erythrée » étant ensuite compris comme rouge en latin. Enfin, la valeur symbolique du rouge renvoie au Sud comme point cardinal et le nom de cette mer pourrait relever d'un code géochromatique irréductible à des données naturalistes (les algues qui seraient à l'origine de l'appellation de cette mer).

<sup>3</sup> Le « pays de Pount » où les anciens Égyptiens allaient chercher l'encens pourrait correspondre au nord de l'actuelle Somalie, aujourd'hui éclatée en plusieurs entités dont le *Puntland*. Cette entité du nord-est de la Somalie s'est déclarée autonome en 1998. Elle participe au gouvernement de transition de la Somalie mais ses dirigeants s'estiment sous-représentés et injustement traités dans la redistribution des moyens financiers.

<sup>4</sup> Scylax de Caryandax est mentionné par Hérodote dans son *Enquête* (IV, 44). Les historiens considèrent que la relation de voyage attribuée au navigateur grec, le « Périple du Pseudo-Scylax », date du IV<sup>e</sup> ou du III<sup>e</sup> siècle avant J.-C.

à Hippalus, un autre navigateur grec (le texte daterait du premier siècle de notre ère). La mer Rouge est ensuite disputée entre Byzantins, Arabes et Turcs.

Une brève mise en perspective historique montre donc que ces espaces sont depuis longtemps insérés dans les réseaux et les stratégies des puissances riveraines de la Méditerranée. C'est lorsque les Ottomans perdent leur quasi-monopole dans la région, sous l'effet de la poussée occidentale, que la mer Rouge est prise dans les rets des puissances impériales européennes. En s'emparant d'Aden, en 1839, les Anglais réussissent là où les Portugais, trois siècles plus tôt, avaient échoué<sup>5</sup>. Ils disposent désormais d'un point de contrôle sur le détroit de Bab-el-Mandeb. Sur la rive africaine, les Français s'installent initialement à Obock, après la signature du traité de Paris (1862). Ils achètent ensuite au sultan local le site de l'actuelle ville-port de Djibouti<sup>6</sup>, pour un montant de 10 000 thalers<sup>7</sup>. La colonie porte bientôt le nom de « Côte française des Somalis » (1896). Le port a d'abord une fonction militaire, dans le détroit de Bab el-Mandeb et face à Aden, mais la construction du chemin de fer entre Djibouti et Addis-Abeba<sup>8</sup>, en 1917, en fait aussi la « porte de l'Éthiopie ». Il nous faudra revenir sur cette question.

## | Un havre de stabilité

Lorsque intervient la décolonisation de l'AOF-AEF (Afrique Occidentale Française-Afrique Équatoriale Française), Djibouti demeure sous souveraineté française et la colonie devient le « Territoire des Afar et des Issa », du nom des deux grandes composantes ethniques locales<sup>9</sup>. Elle gagne en importance au plan stratégique avec la rupture des accords militaires liant la France à Madagascar (1972). L'indépendance vient le 27 juin 1977, suite à un référendum organisé le mois précédent, et le « Territoire des Afar et des Issa » s'appelle désormais la République de Djibouti. Un parti unique, le Rassemblement pour le Progrès, dirige la cité-État. La base française reste en place, le loyer représentant une large part du PIB et des ressources fiscales de l'État. Elle assure aussi un « parapluie » militaire à Djibouti dans une région, la Corne de l'Afrique, passablement tourmentée. On nomme ainsi la massive péninsule qui s'étend de la cuvette soudanaise à la mer Rouge et sépare le golfe d'Aden de l'océan Indien<sup>10</sup>.

Dans cette région tourmentée, l'Éthiopie est le théâtre de conflits internes entre Amharas, Tigréens, Érythréens et Somalis de l'Ogaden, celui-là débouchant sur une guerre avec la Somalie (1977-1978). Proclamée en 1993, l'indépendance de l'Érythrée est suivie d'une nouvelle guerre (1998-2000). Quant à la Somalie, elle s'est fragmentée en trois ou quatre ensembles à tout le moins (outre le Somaliland et le Puntland, le reste de la Somalie se partage entre forces gouvernementales, chefs de guerre et milices islamiques). En dépit des rivalités entre Afar et Issa, aggravées par les flux de réfugiés des pays voisins, la République de Djibouti a pu résister aux déchirements régionaux. Le conflit de 1991 entre le gouvernement et le FRUD (Front révolutionnaire pour l'unité de Djibouti) a provoqué une médiation française et le multipartisme est instauré l'année suivante. Un accord de paix est signé en 1994, suivi d'un autre en 2001. Depuis, divers scrutins ont été organisés, Ismaïl Omar Guelleh étant à la présidence depuis 1999 (il est réélu en 2005 et 2011). L'opposition ne siège pas au Parlement, du fait du

<sup>5</sup> Dans l'Antiquité et au Moyen-Âge, Aden constituait une étape importante dans la navigation entre la Méditerranée orientale et l'Inde. Au Xe siècle, le géographe arabe Al-Muqaddasi qualifie le port d'« antichambre de la Chine » et d'« entrepôt de l'Occident ». Du fait de son rôle commercial et de sa richesse, Albuquerque et ses troupes tentent de s'en emparer en 1513 puis en 1518. Jusqu'à l'arrivée des Anglais, Aden protège du côté de l'océan les Villes saintes de l'Islam, l'Arabie et l'Égypte.

<sup>6</sup> Commissaire extraordinaire puis commandant d'Obock, Léonce Lagarde développe la présence française autour du golfe de Tadjourah. Nommé gouverneur du territoire d'Obock en 1887, il est le fondateur du port de Djibouti en 1888, la ville-port devenant ensuite la capitale de ce qui sera appelé la « Côte française des Somalis » (1896).

<sup>7</sup> Le « thaler de Marie-Thérèse » est une pièce d'argent autrichienne frappée à partir de 1751 et utilisée dans le commerce international. Depuis la disparition de l'impératrice d'Autriche, en 1780, le thaler porte toujours cette date mais il a été frappé bien plus tard et, jusqu'en 1946, dans de multiples centres d'émission monétaire hors d'Autriche. Le thaler circulait en mer Rouge, au Yémen et dans la péninsule arabique ainsi qu'en Abyssinie (actuelle Éthiopie).

<sup>8</sup> Cette ligne est construite sous l'impulsion de Ménélik II, Empereur d'Éthiopie et vainqueur des Italiens lors de la bataille d'Adoua (1896). Du fait de cette victoire, la colonisation européenne restera limitée aux basses terres et aux rivages (Érythrée et Somalie italiennes, Côte française des Somalis, Somaliland britannique).

<sup>9</sup> Afar et Issa relèvent de la famille des langues couchitiques. Les Afar sont dispersés sur une partie de Djibouti, de l'Érythrée et de l'Éthiopie. Les Issa sont quant à eux des Somalis. Cet ensemble ethno-linguistique homogène correspond à la Somalie, une partie de Djibouti et à la province éthiopienne de l'Ogaden mais il est divisé en clans et sous-clans. En République de Djibouti, l'enjeu consiste à consolider une forme de patriotisme qui transcende les rivalités ethno-linguistiques entre Afar et Issa. Ces deux groupes forment respectivement près de 30% et de 70% de la population. Le reste de la population est composé d'Arabes originaires du Yémen (10 000 à 20 000 personnes). Les langues officielles sont le français, l'arabe, l'afar et le somali. Plus de 95% des Djiboutiens sont musulmans.

<sup>10</sup> La Corne de l'Afrique s'étend sur près de 1,9 million de km<sup>2</sup> et compte environ 100 millions d'habitants, ce qui en fait le second foyer de peuplement africain après le Nigeria. L'Éthiopie à elle seule représente les trois cinquièmes de la superficie et plus des quatre cinquièmes de la population, le reste étant couvert par l'Érythrée, la Somalie et Djibouti. Parfois considérés (à tort) comme relevant de la Corne de l'Afrique, le Kenya, l'Ouganda, la Tanzanie et le Soudan forment avec les pays susmentionnés l'Afrique de l'Est. Ces pays participent tous de l'IGAD (*Intergovernmental Authority on Development*). Mise sur pied en 1986 pour coordonner les réponses des États d'Afrique de l'Est aux problèmes climatiques et alimentaires, l'IGAD a vu sa mission élargie à la coopération inter-étatique et à l'intégration économique.

scrutin uninominal à un tour, mais une réforme électorale devrait être prochainement instaurée (passage à la proportionnelle). Au final, la paix civile prévaut et Djibouti fait figure de havre de stabilité dans la région. Pour le rester, il faudra cependant tout à la fois tenir compte des spécificités locales et régionales ainsi que des attentes des peuples en termes de normes de gouvernance, comme en ont témoigné les « printemps arabes » en 2011. Une forme de rationalité empirique et évolutionniste est requise. La création d'un Sénat, la volonté d'instauration d'un système proportionnel pour l'élection des députés, la récente autorisation de nouveaux partis politiques participent de cette évolution.

Carte 2 | Djibouti et la Corne de l'Afrique



Source | espacepolitique.revues.org

## | Au centre des dispositifs géostratégiques régionaux

### | Un environnement régional tourmenté

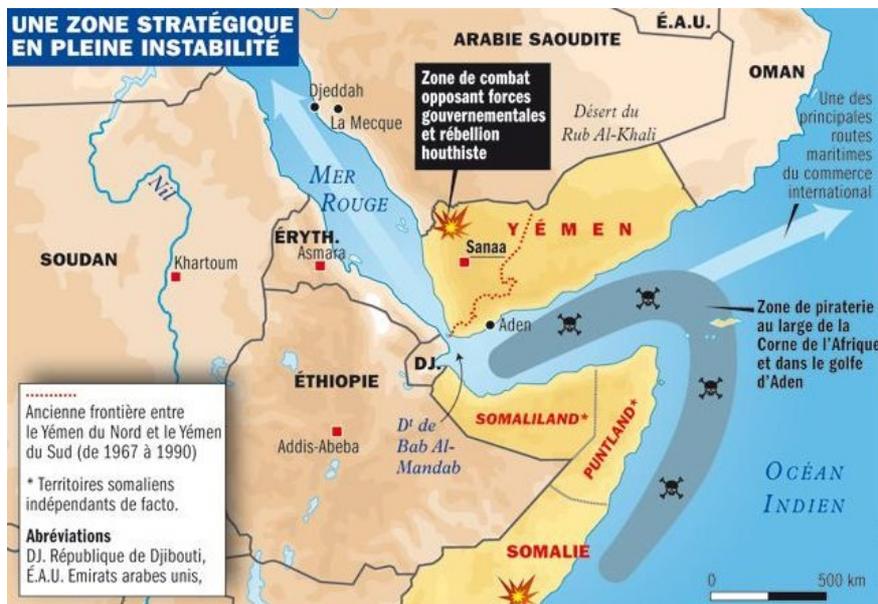
La position géostratégique de Djibouti vis-à-vis de différents théâtres belligères régionaux et, par voie de conséquences, la forte empreinte militaire étrangère sur ce territoire sont autant de facteurs contribuant tout à la fois à la stabilité et à la centralité de cette cité-État. Le fait n'est certes pas nouveau - nous avons vu les tenants et aboutissant de la présence française depuis la seconde moitié du XIXe siècle -, mais les menaces terroristes, la piraterie et le chaos régional dont ces phénomènes procèdent, qu'il s'agisse de la Somalie ou du Yémen, ont fortement rehaussé la valeur géostratégique de Djibouti.

Ainsi n'est-il pas inutile de rappeler que les attentats du 11 septembre 2001 ont été précédés d'une montée en tension dans la Corne de l'Afrique comme en Afrique de l'Est. Le 7 août 1998, les ambassades américaines de Nairobi (Kenya) et de Dar-es-Salaam (Tanzanie) sont détruites dans les attentats organisés par Al-Qaïda (ces attentats, celui de Nairobi surtout, font plus de deux-cents morts et des milliers de blessés). Le 12 octobre 2000, c'est le destroyer américain *USS-Cole* - amarré dans le port d'Aden, en vis-à-vis de Djibouti - qui est frappé par le terrorisme d'Al-Qaïda (dix-sept marins tués et cinquante blessés). Le « 11 septembre » vient ensuite imposer

l'islamisme et le terrorisme comme menaces centrales dans les agendas occidentaux mais si le théâtre afghan absorbe une large partie des efforts, le Yémen et la Somalie sont d'autres fronts de la lutte contre le terrorisme.

En Somalie, les combats opposent forces gouvernementales et Tribunaux islamiques plus ou moins liés à Al-Qaïda, les islamistes des Shebab prenant ensuite le relais<sup>11</sup>. Au Yémen, plus particulièrement dans la partie sud de cet État composite, la nébuleuse islamiste compte l'une de ses branches les plus actives et virulentes : Al-Qaïda dans la Péninsule Arabique (AQPA). Les retombées des révoltes et séditions du monde arabe au Yémen et l'éviction du président Saleh ont ouvert de nouveaux champs d'action à Al-Qaïda. Significativement, le Pentagone considère que le Moyen-Orient et la Corne de l'Afrique relèvent d'une même aire géostratégique : l'Asie du Sud-Ouest (l'aire de responsabilité du CENTCOM inclut toute l'Afrique de l'Est, de l'Égypte au Kenya, le Proche et Moyen-Orient, l'Asie centrale et l'ensemble Afghanistan-Pakistan).

Carte 3 | Un environnement instable



Source | *Courrier International*

## | Une plate-forme de lutte contre le terrorisme

Dans ce contexte géopolitique, Djibouti a pris une nouvelle importance, ce dont ses élites sont pleinement conscientes. Situé au débouché de la mer Rouge, ce port en eaux profondes et son arrière-pays constituent désormais une plate-forme interalliée dans la lutte contre Al-Qaïda, à proximité immédiate du Yémen et de la Somalie. Aussi les Forces françaises de Djibouti (FFDj), soit 2000 militaires<sup>12</sup>, ont-elles été rejointes par 1600 soldats américains. Ils sont stationnés au Camp Lemonnier, ancienne base de la Légion étrangère. Il s'agit là de la principale base américaine du *US Africa Command* (USAFCOM, sis à Stuttgart) et elle abrite la *Combined Joint Task Forces-Horn of Africa* (CJTF-HO)<sup>13</sup>.

Le territoire de Djibouti est également le point d'attache d'une coalition navale emmenée par les États-Unis, la *Combined Task Force 150* (frégates françaises, espagnoles, italiennes, allemandes et américaines) qui patrouille en mer Rouge, dans le Golfe d'Aden et jusqu'au milieu de la mer d'Arabie, sur une superficie d'environ 1,5 million de

<sup>11</sup> Cf. Antonin Tisseron, *Incertitudes autour du chaudron somalien*, Institut Thomas More, 15 novembre 2011.

<sup>12</sup> Les FFDj constituent le plus important contingent français en Afrique et elles sont soutenues par la Base des Forces françaises de Djibouti. Les FFDj arment également le centre d'entraînement au combat et d'aguerrissement de Djibouti (CECAD). Ce centre accueille les unités permanentes ou en mission de courte durée des FFDj, les unités ou écoles de métropole, les forces djiboutiennes et étrangères. L'armée française est présente depuis 1862 sur ce territoire qui devient indépendant en 1977. Les accords de coopération militaire entre la France et Djibouti ont été renouvelés en décembre 2011. Ils sont fondés sur l'idée d'un « partenariat » autorisant des échanges, pour l'entraînement des unités militaires, et confèrent aux troupes françaises un véritable statut juridique. Source : [www.defense.gouv.fr](http://www.defense.gouv.fr).

<sup>13</sup> Ce commandement est aussi en charge des partenariats militaires dans la Corne et l'Afrique et dans toute l'Afrique de l'Est. Source : [www.hoa.aficom.mil](http://www.hoa.aficom.mil).

km<sup>2</sup>. La mission de la *Combined Task Force 150* est de lutter contre le terrorisme sur mer<sup>14</sup>. Des avions de patrouille maritime (Patmar) français, allemands et espagnols sont aussi basés à Djibouti. Le dispositif militaire de la coalition a pour fonction la surveillance des eaux maritimes et le territoire de Djibouti peut servir de point d'appui pour les actions menées au Yémen comme en Somalie. Des forces gouvernementales somaliennes sont formées par les Français sur le sol de Djibouti, dans le cadre du soutien apporté par la Communauté internationale à l'*African Union Mission in Somalia* (AMISOM)<sup>15</sup>. A cet égard, il faut noter l'implication de Djibouti dans les tentatives de règlement de la situation somalienne. La cité-État a accueilli le « Processus pour la paix et la réconciliation en Somalie », à l'origine d'un accord de paix entre le gouvernement de transition et l'Alliance pour la Re-libération de la Somalie (2008), et elle participe militairement à l'AMISOM, dans la mesure des moyens qui sont les siens.

## | Une plate-forme de lutte contre la piraterie

Dans la seconde moitié des années 2000, la transformation du golfe d'Aden et des eaux adjacentes en épice de la piraterie mondiale – devant le golfe du Bengale, la mer de Chine méridionale et le golfe de Guinée –, appelle plus encore l'attention sur cette zone parmi les plus dangereuses au monde. Les menaces qui pèsent sur le principal couloir maritime entre l'Europe et l'Asie, en raison de son importance dans les phénomènes de circulation, ont une portée planétaire. Aux coûts directs que les armateurs et sociétés maritimes doivent supporter, du fait des attaques et des rançons, s'ajoutent les coûts indirects. Les primes d'assurance s'envolent et un nombre significatif de navires se détournent de la route de Suez pour passer le cap de Bonne Espérance, la longueur du trajet augmentant le nombre de jours en mer et la consommation de carburant. Les retombées sont aussi locales, le détournement d'une partie du trafic menaçant les recettes de Djibouti alors que d'importants investissements ont été réalisés dans de nouvelles infrastructures portuaires (cf. infra).

Cependant, le déploiement de dispositifs de lutte contre la piraterie dans la région renforce les éléments de centralité de la cité-État. Si l'on recense les forces déployées utilisant le port de Djibouti, pas moins de trois regroupements de puissances navales occidentales peuvent être recensés. Le plus important est la *EU-Navfor Somalia*, cette force navale de l'UE en charge de l'opération *Atalante*, lancée en décembre 2008. Elle a pour mandat de protéger les navires vulnérables, d'escorter les bateaux du Programme Alimentaire Mondiale (PAM) en route vers la Somalie et de surveiller une partie de l'océan Indien<sup>16</sup>. Outre le fait que les navires de la *EU-Navfor Somalia* croisent dans les eaux de Djibouti, l'UE a aussi mis en place un Centre régional de formation des garde-côtes sur le territoire de la cité-État (Français et Américains ont par ailleurs aidé à la création d'une centre naval à Djibouti, inauguré le 23 juin dernier). Plus modestement, l'OTAN mène aussi une opération, *Ocean Shield*<sup>17</sup>, à laquelle s'ajoute la *Task Force 151* qui est mentionnée plus haut. Enfin et pour les mêmes raisons, des navires japonais, chinois, indiens ou d'autres puissances font relâche dans le port de Djibouti<sup>18</sup>. Très engagées dans l'aide au développement de la cité-État, les autorités japonaises ont même décidé d'une base militaire aérienne sur son territoire, au titre de la coopération dans la lutte contre la piraterie<sup>19</sup>.

<sup>14</sup> L'*Euromarfor* a été engagée dans cette *Task Force*, un temps placée sous le commandement d'un contre-amiral français (septembre 2003-janvier 2004). La *Task Force 150* est rattachée à l'*US Navcent* de Bahreïn. En 2009, la *Task Force 151* s'est ajoutée, avec des missions de lutte contre la piraterie.

<sup>15</sup> Votée le 6 décembre 2006, la résolution 1725 du Conseil de sécurité apporte le soutien de l'ONU à l'action du Conseil de paix et de sécurité de l'Union africaine (UA) en Somalie. C'est ensuite que l'UA décide de l'AMISOM, le 19 janvier 2007. L'AMISOM prend en fait le relais des troupes éthiopiennes entrées en juillet 2006 en Somalie, pour combattre les milices des Tribunaux islamiques.

<sup>16</sup> L'opération *Atalante* implique une dizaine de pays de l'UE et comprend une vingtaine de bâtiments et avions. Reconnue depuis 2008, elle est prolongée jusqu'en décembre 2014. Cette opération est complétée par d'autres missions dont la formation des troupes gouvernementales somaliennes sur le sol ougandais (mission EUTM-Somalie) et, bientôt, le renforcement des capacités maritimes régionales (EUCAP-Nestor, sur le sol kenyan). L'UE apporte aussi son soutien, en termes de logistique et de capacités de planification, à l'AMISOM.

<sup>17</sup> Approuvée en août 2009, *Ocean Shield* succède à *Allied Provider* (2008) et *Allied Protector* (2009). D'une opération à l'autre, l'OTAN a élargi son mandat de la protection des bateaux du PAM à la sécurité des routes maritimes puis à la lutte contre la piraterie et à la formation des forces de la région.

<sup>18</sup> L'envoi, fin 2008, de navires chinois vers les côtes somaliennes, sous couvert des résolutions de l'ONU et pour lutter contre la piraterie, constitue une première historique depuis les grandes expéditions menées par l'amiral Zheng He, entre 1413 et 1423, sur les rives occidentales de l'océan Indien et de ses mers péricontinentales (golfe Persique, golfe d'Aden). Depuis, le lancement d'un porte-avions, à l'été 2012, est venu matérialiser plus encore les ambitions navales chinoises en haute mer.

<sup>19</sup> Située sur l'aéroport d'Ambouli, cette base des Forces aériennes d'Autodéfense du Japon a été inaugurée le 14 juillet 2011 et comprend un détachement de 180 militaires. Il s'agit de la première base japonaise ouverte à l'étranger depuis 1945.

## | Un hub à la croisée des océans et continents

### | Le développement des activités portuaires

Le « parapluie » dont Djibouti bénéficie du fait de cette empreinte militaire atteste de son importance géostratégique et ouvre des possibilités accrues sur le plan géoéconomique, les activités portuaires jouant le rôle moteur. Au vrai, la chose n'est pas nouvelle. Le fait maritime est très ancien dans la région et ce dès la plus haute Antiquité (les côtes sont fréquentées par les marins égyptiens en route vers le pays de Pount). Plus tardivement, les lieux se trouvent à la jonction du royaume d'Aksoum<sup>20</sup>, de l'Arabie heureuse et de la mer Rouge. Se tissent des liens commerciaux entre les marins arabes du golfe d'Aden et les pasteurs-nomades couchitiques qui contrôlent les routes caravanières vers les hauts-plateaux éthiopiens. Les activités maritimes de la période coloniale, lorsque le port colonial de Djibouti est fondé, sont greffées sur ces dynamiques qui se déploient désormais au plan planétaire : la « porte de l'Éthiopie » est désormais un point clef sur la route des Indes et le grand axe maritime Est-Ouest, de l'Europe à l'Extrême-Orient, et bientôt le point de départ d'une ligne ferroviaire vers Addis-Abeba. Diverses réformes adoptées en 1949, le creusement d'un port en eau profonde et l'ouverture d'une zone franche contribuent à stimuler l'activité.

Ce puissant passé maritime, passé toujours présent, inspire aujourd'hui les projets des autorités qui entendent faire de Djibouti un « *main port* », c'est-à-dire un port de transbordement et d'éclatement des flux, au carrefour des routes maritimes d'Europe, d'Extrême-Orient, du golfe Arabo-Persique et d'Afrique de l'Est. La promotion de Djibouti dans la hiérarchie régionale des ports doit transformer la cité-État en un hub global et centre d'affaires de référence, à l'instar des villes-ports du golfe Arabo-Persique (Dubai fait figure de modèle). Pour donner forme à cette ambition, le gouvernement a confié la gestion du Port autonome international de Djibouti (PAID) à *Dubai Ports World* (DP World), l'un des principaux opérateurs mondiaux (2000). Le site originel du PAID étant saturé, un autre site a été investi, celui de Doraleh, une dizaine de kilomètres plus à l'ouest (2003). D'un plus grand tirant d'eau (18 mètres), ce port est en mesure d'accueillir des navires plus importants. Un terminal pétrolier, un port sec et un terminal à conteneurs y ont été construits. Le terminal de conteneurs de Doraleh dispose de 1050 m de quais et les plus gros navires porte-conteneurs existants (15 000 EVP) peuvent y accoster. La capacité de stockage y est de 1,2 million EVP. Ce nouveau port permet à l'ancien de plus se spécialiser dans le trafic en vrac (céréales, engrais, matériaux de construction) et les marchandises non-conteneurisées (véhicules, bétail).

Un troisième site est en cours de construction, celui de Tadjourah, dans le pays Afar, avec l'Éthiopie à l'arrière-plan<sup>21</sup>. Ces réalisations s'inscrivent dans un ensemble de réformes portant sur la privatisation, l'investissement dans le capital humain, le développement des énergies renouvelables (éolien et géothermie), y compris des réformes politico-institutionnelles. Les réalisations sont impressionnantes. Si l'on s'en tient au seul trafic maritime, le port de Djibouti est passé de 6 millions de tonnes en 1998 à 12 millions en 2011. Il faut ajouter à ces chiffres ceux du nouveau terminal de conteneurs de Doraleh, opérationnel depuis 2009, soit 800 000 conteneurs en 2011 (le chiffre prévu pour 2012 est de un millions de conteneurs). Enfin, Djibouti envisage de pouvoir traiter 25 millions de tonnes de marchandises sur ses différentes infrastructures portuaires pour 2020. Pour autant, le chemin restant à parcourir si l'on raisonne en termes globaux (gouvernance, capital humain, indices de développement) ne doit pas être occulté<sup>22</sup>.

<sup>20</sup> Le royaume d'Aksoum est le premier royaume éthiopien. Il se constitue au Ier après J.-C, au sud-est du royaume de Méroé qui se délite alors. Le royaume d'Aksoum s'est développé au nord des plateaux éthiopiens dans une région sous influence linguistique et culturelle des différents royaumes du massif yéménite (le plus connu est le royaume de Saba). Ainsi les langues du nord de l'Éthiopie et le sud-arabique, langue dérivant de l'ancien sabéen et toujours parlée dans l'est du Yémen, appartiennent-elles au même sous-groupe de la famille des langues sémitiques. Le royaume d'Aksoum est intégré dans les réseaux commerciaux grecs, romains puis byzantins. Au IVe siècle, un chrétien de langue grecque, Frumence, convertit la cour d'Aksoum et devient ensuite le premier chef de l'Église d'Éthiopie. Cf. Jean Sellier, *Atlas des peuples d'Afrique*, La Découverte, Paris, 2011 (4e édition), pp. 46-48.

<sup>21</sup> Le port de Tadjourah sera dédié à l'exportation de sucre, de potasse et divers produits miniers. Il devrait être relié par voie ferrée à l'Éthiopie (l'Éthiopie a signé, le 2 juillet 2012, un accord avec des compagnies chinoise et turque en charge de la construction de cette liaison). Le potentiel de ce port en termes de chiffre d'affaires serait équivalent à celui de Djibouti (hors les nouveaux terminaux).

<sup>22</sup> Pour une vision d'ensemble des questions portuaires et de développement, cf. Nicole Houstin (dir.), Amina Saïd Chiré et Alain Gascon (coordination scientifique), *Atlas de Djibouti*, Les Éditions J.A., Paris, 2007.

## | Le désenclavement de l'Afrique

Le souci de rehausser la place du complexe portuaire de Djibouti dans la hiérarchie régionale – en concurrence avec des ports de la péninsule Arabique et des côtes d'Afrique de l'Est<sup>23</sup> – va de pair avec la volonté d'une intégration optimale dans son environnement. Sur le plan diplomatique, la République de Djibouti a intégré les différentes instances et organisations visant à donner de la cohérence aux ensembles spatiaux dont elle participe.

Membre de l'Union africaine et de regroupements subrégionaux<sup>24</sup>, elle appartient aussi à la Ligue Arabe et à l'Organisation de la Conférence Islamique, un ensemble d'envergure planétaire. Au plan économique, les dirigeants de Djibouti veulent renforcer les liens capitalistiques avec les États du golfe Arabo-Persique, situés sur l'autre versant de la péninsule Arabique : Dubaï mais aussi le Koweït et l'Arabie Saoudite, cette dernière s'intéressant grandement à l'Afrique. Le projet de pont intercontinental entre l'Afrique de l'Est et la péninsule Arabique, au-dessus du détroit de Bab-el-Mandeb, s'inscrivait dans cette vision<sup>25</sup>.

La volonté d'intégration régionale concerne plus immédiatement l'Éthiopie et la Corne de l'Afrique. La liaison ferroviaire entre Djibouti et Addis-Abeba n'est guère opérationnelle et concurrentielle du fait de sa vétusté (le réseau n'est pas électrifié) mais un corridor routier international pallie les insuffisances ferroviaires et le port de Djibouti assure plus des trois-quarts des échanges de l'Éthiopie avec le monde extérieur<sup>26</sup>. La construction d'une nouvelle ligne, électrifiée, est en discussion avec des partenaires chinois. Elle permettrait de renforcer les connexions avec l'Éthiopie, un pays de 80 millions d'habitants dont l'économie est croissante, désormais en mesure de se poser comme puissance régionale<sup>27</sup>. Des coopérations avec le Sud-Soudan, là encore soutenues par la Chine, sont également en cours de négociation (oléoduc Juba-Djibouti, voie ferrée, câbles de fibres optiques).

Au-delà, l'élargissement de l'*hinterland* portuaire de Djibouti à toute l'Afrique centrale et orientale doit être anticipé (Djibouti sert déjà de base arrière pour les programmes logistiques humanitaires en Afrique de l'est). En Afrique de l'Ouest, les dirigeants chinois ayant proposé au Sénégal la réfection du vieux chemin de fer reliant Dakar à Bamako, avec une extension jusqu'à Ouagadougou, la liaison Dakar-Djibouti pourrait un jour intervenir<sup>28</sup>. Futurisme ? Les phases de potentialisation sont longues mais le passage de la puissance à l'acte surprend le plus souvent les contemporains des accélérations historiques. Dans le désenclavement en cours de l'Afrique, Djibouti dispose d'ores et déjà des atouts d'une plate-forme multimodale de pointe.

---

<sup>23</sup> Le port d'Aden (Yémen) est handicapé par l'insécurité ambiante ainsi que celui d'Assab (Érythrée) ou encore Berbera (Somaliland). Quant au port de Mombasa, au Kenya, s'il est bien situé sur le versant de l'Afrique tourné vers l'océan Indien et la Chine, il souffre de congestion et ne présente donc pas d'intérêt pour les pays africains enclavés. En l'état actuel des choses, Djibouti dispose d'une avance d'une vingtaine d'années par rapport aux concurrents régionaux et le désenclavement de son *hinterland* lui ouvre d'importantes perspectives.

<sup>24</sup> Djibouti appartient à l'IGAD (cf. note 11) et au COMESA (*Common Market for East and South Africa*), une organisation subrégionale de vingt pays africains, dont les îles de Madagascar et des Seychelles, visant à concrétiser un accord de libre-échange conclu en 1981. Le COMESA a été fondé en 1994 et ses contours donnent une première idée de l'aire géographique visée par les ambitions de Djibouti sur le plan portuaire et commercial.

<sup>25</sup> La construction du « pont du siècle » devait être prolongée par un réseau ferré transarabique dont la construction est également hypothétique. Ces projets est contrarié par la situation au Yémen, la même situation ayant un impact négatif sur le niveau d'activité du port d'Aden.

<sup>26</sup> De droit depuis 1993 mais antérieure dans les faits, l'indépendance de l'Érythrée a privé l'Éthiopie de sa façade sur la mer Rouge. Un accord a initialement permis le transit des produits entre l'Éthiopie et le port érythréen d'Assab mais le conflit de 1998-2000 entre l'Éthiopie et l'Érythrée a remis en cause le dit accord. Par contrecoup, l'importance de Djibouti pour l'Éthiopie et l'étroitesse des relations bilatérales en ont été renforcées. A contrario, les relations de Djibouti avec l'Érythrée sont également difficiles et les troupes érythréennes ont pris le contrôle d'une petite partie du territoire de Djibouti dans la zone frontalière.

<sup>27</sup> L'Éthiopie compte parmi les plus dynamiques des pays africains non producteurs de pétrole. Outre le fait que sa capitale soit le siège de l'Union africaine, instance panafricaine dans laquelle l'Éthiopie est très active, ce pays est appelé à jouer un rôle croissant dans diverses problématiques régionales. Le cas du bassin du Nil est significatif. L'accord de partage des eaux de 1959 ne concerne que l'Égypte et le Soudan mais l'Éthiopie est à la tête des sept États riverains du Nil supérieur qui se sont réunis à Entebbé, en mai 2010, pour promouvoir leurs projets d'exploitation hydroélectrique et agricole (l'Éthiopie est le « château d'eau » de l'Afrique orientale). Sur un plan plus général, l'ethno-fédéralisme éthiopien semble favorable à l'unicité de ce pays, la situation contrastant avec le Soudan, divisé en deux États depuis l'indépendance du Sud-Soudan, le 9 juillet 2011, et menacé par des logiques de fragmentation.

<sup>28</sup> La liaison Shanghai-Djibouti-Dakar-Rotterdam permettrait de contourner le canal de Suez pour un certain nombre de produits et de gagner un mois de trajet. Les importations-exportations du Sud-Soudan, du Centre-Afrique et du Tchad pourraient être drainés par cet axe de circulation.

Carte 4 | La mer des Indes, « océan du milieu »



Source | [www.monde-diplomatique.fr](http://www.monde-diplomatique.fr)

## | Une plaque tournante dans les réseaux mondiaux

Les efforts et projets des dirigeants de Djibouti s'inscrivent dans un contexte de mondialisation accélérée – l'actuelle crise est la retombée de ces processus de croissance et de déplacement des équilibres géoéconomiques –, et c'est aussi à ce niveau d'analyse qu'ils doivent être envisagés.

La transformation de Djibouti en un *hub* global repose sur l'exploitation d'une situation à l'intersection d'une « grande Méditerranée » d'une part, de l'océan Indien d'autre part. Dans le prolongement des travaux de Fernand Braudel et d'Yves Lacoste, nous entendons par « grande Méditerranée » un vaste espace-mouvement englobant et dépassant largement le Bassin méditerranéen<sup>29</sup>. Incessamment dessiné et recomposé par les flux d'échanges et de menaces entre diverses parties, cet espace mouvement inclut les approches atlantiques du détroit de Gibraltar, la Méditerranée proprement dite et les États des régions riveraines, le bassin de la mer Noire, le Proche et Moyen-Orient, plus encore la mer Rouge via le canal de Suez. Les flux s'ordonnent selon des logiques Est-Ouest, du canal de Suez au détroit de Gibraltar, avant de se déployer vers Rotterdam et les ports du *Northern Range* d'un côté, vers New-York et les ports de la *Megalopolis* atlantique de l'autre<sup>30</sup>. Au sortir de la mer Rouge et dans le golfe d'Aden commence l'océan Indien. Cette surface de quelque 75 millions de km<sup>2</sup> représente le cinquième de l'« Océan mondial » et elle est le carrefour de lignes maritimes parmi les plus importantes au monde. Ainsi le « pendule Est-Ouest » relie-t-il, par le canal de Suez, l'Asie à l'Europe et à l'Amérique du Nord. Le « pendule austral » désigne les lignes maritimes entre l'Asie, l'Afrique australe et les Amériques. S'y ajoute des lignes Nord-Sud – entre l'Afrique australe, l'Afrique de l'Est et l'Europe – et les lignes Sud-Sud par lesquelles s'opère une circumnavigation mondiale Europe-Australie-Pacifique. Ces liaisons sont mises en œuvre et animées par les grands opérateurs mondiaux du trafic de conteneurs dont le danois *Maersk*, le chinois *COSCO*, le taïwanais *Evergreen* ou encore le français CMA-CGM.

<sup>29</sup> Cf. Yves Lacoste, *Géopolitique de la Méditerranée*, Armand Colin, Paris, 2006.

<sup>30</sup> Si la mer Méditerranée représente le quart du transit d'hydrocarbures dans le monde et près du tiers du total des échanges maritimes, les échanges entre riverains pèsent à la peine le cinquième de ces chiffres, ce qui donne une idée du faible niveau d'intégration économique et commerciale de cette partie du monde. La Méditerranée doit donc être pensée comme une sorte de prolongement de l'océan Atlantique dans le monde afro-asiatique et un sous-ensemble de l'« Océan mondial » dont la place dans les modes de vie de l'humanité est croissante.

Du fait de son importance dans les systèmes d'échanges qui solidarisent l'Europe, le Moyen-Orient, l'Asie du Sud et de l'Est, l'ancienne « mer des Indes » devrait être considérée comme l'« océan du milieu » où se joue pour partie la dialectique Orient-Occident. Dans cette grille de lecture du monde, Djibouti apparaît comme l'un des points d'intersection entre l'hémisphère Atlantique et l'hémisphère Pacifique.

## | Conclusion

Au total, la situation de Djibouti et les perspectives dressées par ses dirigeants invitent à des considérations de divers ordres. Si l'on ne peut se mouvoir dans le monde et y agir sans représentations géopolitiques globales, représentations sous-tendues par une vue-du-monde<sup>31</sup>, le risque est d'accorder la part belle aux grandes masses et de parfois négliger les surfaces réduites, qu'il s'agisse de points-clefs, de zones de passage ou d'entités agiles. La géopolitique est pourtant faite de contrecoups entre des ensembles spatiaux de tailles diverses qui se recoupent sans coïncider et sont reliés par la pensée, les actes et leurs conséquences. Tel est le cas de Djibouti, zone éminemment stratégique mais aussi acteur local engagé dans des logiques globales dont les tenants et aboutissants intéressent au premier chef l'Europe. La vision de ce territoire comme simple commodité militaire est tout aussi désuète que la géographie coloniale : la République de Djibouti est une cité-État qui dispose de réels atouts pour être une plaque-tournante entre l'Afrique, l'Asie et l'Europe. Géostratégie et géo-économie conjuguent donc leurs effets pour lui conférer une haute valeur.

Si les opérationnels et les initiés savent l'attention qu'il faut accorder à cette partie du monde, il reste que bien des esprits, en France comme en Europe, s'inscrivent plutôt dans des perspectives de repli derrière ce que Rimbaud, familier de la mer Rouge, nommait les « anciens parapets ». Définissable comme une Europe en mouvement, l'Occident ne peut pourtant être saisi hors de son rapport au grand large et à toutes ces terres où Histoire et destinées se jouent au fil des siècles. Ainsi la mise en perspective des enjeux en mer Rouge et au-delà nous remémore-t-elle les affrontements des empires européens et méditerranéens, les périple des navigateurs et des évangélistes. Elle nous introduit au rôle de l'océan Indien comme système-monde, dès avant que Vasco de Gama ne franchisse le cap de Bonne Espérance et rallie les Indes orientales, Hollandais, Anglais et Français ne tardant pas à venir rivaliser avec les Portugais. A bien des égards, le nouveau récapitule l'ancien et l'analyse géopolitique de ces espaces provoque une anamnèse. Pour toutes ces raisons, Djibouti est l'un de ces lieux à partir desquels doit être interrogée l'identité excentrée et problématique de l'Europe.

Jean-Sylvestre MONGRENIER

---

<sup>31</sup> L'expression de « vue-du-monde » est centrée sur les aspects affectifs et intuitifs alors que celle de « conception du monde » a une teneur plus intellectuelle et philosophique.